

LE RÉGIME FRANÇAIS

DES

COLIS POSTAUX

THÈSE

Présentée et Publiquement soutenue à la Faculté de Droit
de Montpellier

PAR

Alexandre PONS

DOCTEUR ÈS-SCIENCES ÉCONOMIQUES ET POLITIQUES
LAURÉAT DE LA FACULTÉ DE DROIT (2 PRIX, 2 MENTIONS)
AVOCAT A LA COUR D'APPEL DE MONTPELLIER

Pour le Doctorat ès-sciences juridiques



MONTPELLIER
IMPRIMERIE COOPÉRATIVE OUVRIÈRE

14, Avenue de Toulouse et Rue Dom-Vaissette

—
1908

LE RÉGIME FRANÇAIS
DES
COLIS POSTAUX

LE RÉGIME FRANÇAIS
DES
COLIS POSTAUX

THÈSE DE DROIT COMMERCIAL

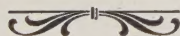
Présentée et publiquement soutenue à la Faculté de Droit
de Montpellier

PAR

Alexandre PONS

DOCTEUR ÈS-SCIENCES ÉCONOMIQUES ET POLITIQUES
LAURÉAT DE LA FACULTÉ DE DROIT (2 PRIX, 2 MENTIONS)
AVOCAT A LA COUR D'APPEL DE MONTPELLIER

Pour obtenir le Grade de Docteur ès-sciences juridiques



MONTPELLIER
IMPRIMERIE COOPÉRATIVE OUVRIÈRE

14, Avenue de Toulouse, 14

1908

UNIVERSITÉ DE MONTPELLIER

FACULTÉ DE DROIT

MM. VIGIÉ, Doyen, professeur de Droit civil, chargé du cours d'Enregistrement.

BRÉMOND, Assesseur, professeur de Droit administratif.

GLAIZE, professeur de Procédure civile, chargé des cours de Voies d'exécution et de Législation financière.

LABORDE, professeur de Droit criminel, chargé du cours de Législation et Économie industrielles.

CHARMONT, professeur de Droit civil.

CHAUSSE, professeur de Droit romain.

VALÉRY, professeur de Droit commercial, chargé du cours de Droit international privé.

DECLAREUIL, professeur de Droit romain, chargé du cours d'Histoire du Droit public français.

MARGAT, professeur de Droit civil.

PERREAU, professeur de Droit civil approfondi.

MOYE, professeur de Droit international public.

RIST, professeur d'Économie politique.

BARTHÉLEMY, agrégé, chargé de cours de Droit constitutionnel.

ANTONELLI, chargé de cours d'Économie politique.

LABORDERIE-BOULOU, chargé du cours d'Histoire du Droit.

ROCHETTE, secrétaire.

MEMBRES DU JURY

MM. VALÉRY, *Président*.

GLAIZE,	}	<i>Assesseurs.</i>
RIST,		

La Faculté n'entend donner aucune approbation ni improbation aux opinions émises dans les thèses : ces opinions doivent être considérées comme propres à leurs auteurs.



Digitized by the Internet Archive
in 2026

LE RÉGIME FRANÇAIS

DES

COLIS POSTAUX

INTRODUCTION

Utilité d'une Étude sur les Colis postaux

Par suite de l'unification des tarifs de transport, qui, en supprimant l'effet de la distance sur les prix, a eu pour le commerce de certains articles, des conséquences très caractéristiques au point de vue des débouchés et du rayon d'approvisionnement, les transports par Colis postaux ont pris un développement considérable (1), qui ira, d'ailleurs encore, sans cesse grandissant : En effet, tous les commerçants en reçoivent et en expédient journellement une quantité énorme, notamment les grands magasins de nouveautés, qui, s'adressant directement, par les mille moyens de la publicité moderne, à la clientèle de

(1) Voir *in fine*, la statistique des Colis postaux.

toute la France, lui font parvenir par Colis postaux ses commandes, dans des conditions de bon marché et de rapidité que ne donnaient pas les tarifs de chemins de fer. A l'inverse, bien des négociants de petites villes, au lieu de s'embarrasser comme jadis de stocks importants de marchandises, qui dormaient plus ou moins longtemps dans leurs entrepôts et dont ils avaient souvent beaucoup de mal à se débarrasser, ne possèdent plus guère aujourd'hui en magasin que des échantillons, et, en cas de vente, font venir de la fabrique l'objet demandé, le service des Colis postaux leur permettant de satisfaire à bref délai leur clientèle. Souvent d'ailleurs, bien des personnes font directement venir, sans intermédiaires, des lieux de production, les divers objets dont elles ont besoin, le Colis postal étant en effet un merveilleux instrument de vente au détail, à distance. Enfin chacun de nous se sert des Colis postaux pour les multiples petits envois, notamment les envois de cadeaux, que l'on a chaque jour à faire et que l'on fait d'autant plus volontiers que cela n'occasionne pas de trop longues formalités.

Néanmoins, malgré cet accroissement continu du nombre des Colis postaux, les règles juridiques qui les régissent sont fort peu connues : d'une part, beaucoup de gens d'affaires, étant donné le peu d'importance des litiges auxquels ces colis peuvent donner lieu, négligent une question dont l'intérêt pécuniaire existe à peine ; et d'autre part, malgré qu'au point de vue juridique les conditions dans lesquelles le service des Colis postaux a été confié par l'Administration des Postes et Télégraphes aux diverses entreprises de transports, et particulièrement aux

Compagnies de chemins de fer, aient suscité certaines difficultés dont la solution définitive n'est pas sans intérêt pour la détermination des droits respectifs de l'Etat, des Compagnies et des particuliers, la Doctrine paraît, elle aussi, en ignorer à peu près l'existence ; en effet, outre une thèse de M. LAURENT, *Les transports par Colis postaux*, d'ailleurs purement économique, et laissant donc la question entière à notre point de vue, on ne peut guère citer que :

1° DALLOZ, *Répertoire* : V° Postes, n^{os} 120 à 141 ;

2° FUZIER-HERMAN, *Répertoire* : V° Postes, n^{os} 790 à 825 et 1338 à 1345 ;

3° PALAA : *Dictionnaire des Chemins de fer* : V° Colis postaux ;

4° Pandectes Françaises, *Répertoire* : V^{is} : Chemins de fer, n^{os} 6039 à 6064, et Postes, n^{os} 1078 à 1190.

5° Un examen doctrinal de M. WALLON dans la *Revue critique* de 1885, p. 1 ;

6° Quelques passages d'une thèse de M. G. HAYES sur les *Infractions postales* (p. 95, 132 et s., 150, 167, 169 et 170) ;

7° Une petite brochure de M. G. SAUGRAIN : *Le régime des Colis postaux* (1902) ;

8° Une brochure de M. W. BENECH : *Des Colis postaux* (1905) ;

9° Un examen doctrinal de notre maître M. BRÉMOND dans la *Revue critique* de 1900 ;

10° Quelques pages d'une étude de M. LANCIEN : *La loi du 12 juillet 1905 sur les justices de paix*, dans les *Lois nouvelles* de 1905, 1^{re} partie, p. 362 et suivantes ;

11° Quelques pages d'une étude de M. MOUTON :

Nouvelle législation des justices de paix, dans la *France judiciaire* de 1905, 1^{re} partie, p. 367 et s. ;

12° Un article de M. J. MAGNOL : *De l'action en indemnité due pour retard dans la livraison d'un colis postal*, dans la *France judiciaire* de 1906, 1^{re} partie, p. 101 et s. ;

13° Quelques pages de MM. LYON-CAEN et RENAUT, *Traité de Droit commercial*, 4^e édition, t. III, n^{os} 831 et s. ;

14° Des notes au Sirey de M. HAURIOU : sous Cassation du 11 février 1884 (1) ; sous Cassation du 23 janvier 1885 (2) ; sous Conseil d'Etat du 20 février 1891 (3) ; sous Conseil d'Etat du 20 mai 1898 (4) ; sous Tribunal de paix de Toulouse du 10 janvier 1906 (5) ;

15° Quatre notes au Dalloz : l'une, sous Tribunal civil de Nogent-sur-Seine du 23 février 1882 (6) ; la deuxième, sous Cassation du 11 février 1884 (7) ; la troisième, de M. L. SARRUT, sous Conseil d'Etat du 23 nov. 1900 (8) ; la quatrième, au Dalloz de 1907, 2^e partie, p. 137 ;

16° Enfin, les travaux préparatoires (documents et discussions) des lois et conventions relatives aux Colis postaux, relatés au *Journal Officiel*.

De tous ces travaux il ne ressort d'ailleurs aucune vue d'ensemble : les règles générales de la matière

(1) Sirey, 1884, 1, 385.

(2) Sirey, 1886, 1, 41.

(3) Sirey, 1893, 3, 17.

(4) Sirey, 1900, 3, 59.

(5) Sirey, 1906, 2, 53.

(6) Dalloz, 1882, 3, 47.

(7) Dalloz, 1884, 1, 97.

(8) Dalloz, 1901, 3, 69.

ne sont point dégagées ; certes, certains points sont fouillés, approfondis, mais d'autres, trop nombreux, demeurent encore négligés et passés sous silence ; aussi nous a-t-il paru utile d'entreprendre une étude synthétique du régime des Colis postaux où nous nous efforcerons de notre mieux de fondre et compléter les quelques renseignements épars çà et là. Dans ce but, en nous plaçant d'ailleurs uniquement au point de vue du public, après avoir montré comment on a été amené à créer les Colis postaux, nous essaierons de préciser les droits et les devoirs de ceux qui s'en servent et d'indiquer la jurisprudence ; nous concluons en indiquant les réformes que, selon nous, il y aurait lieu d'apporter à ce service.

CHAPITRE PREMIER

Tarifs spéciaux pour les petits colis antérieurs au tarif des Colis postaux

Bien avant la création des Colis postaux, les Compagnies de chemins de fer avaient compris la nécessité d'un tarif spécial et commun pour les marchandises de faible poids.

Dès 1866, les six grandes Compagnies, Est, Midi, Nord, Orléans, Ouest, Paris-Lyon-Méditerranée, soumettaient à l'homologation ministérielle un tarif commun pour le transport des colis de trois kilogrammes au maximum.

Ce tarif, qui, au point de vue du poids des colis, se divisait en quatre séries, et au point de vue des distances en quatre zones, était au minimum de 0 fr. 50 pour les colis ne pesant pas plus de 500 grammes et n'effectuant qu'un parcours inférieur à 250 kilomètres. Il s'élevait jusqu'à 2 fr. 50 pour les colis pesant de 2 à 3 kilogrammes effectuant un parcours supérieur à 800 kilomètres.

Ce tarif se serait appliqué à 4.496 localités et comportait de fortes réductions sur les taxes alors en vigueur ; mais, en raison de certaines compensations

demandées par les Compagnies et du préjudice qui pouvait en résulter pour le Trésor, il ne fut pas homologué.

En 1877, les Compagnies proposèrent un nouveau tarif commun qui fut approuvé le 27 janvier 1878 et appliqué à titre provisoire le 1^{er} mars de la même année.

Il s'appliquait aux colis pesant moins de 5 kilogrammes et variait d'après le poids et la distance : le prix de transport minimum était de 0 fr. 85 pour les colis pesant moins de 500 grammes et n'effectuant qu'un parcours de 150 kilomètres ; il s'élevait à 3 fr. 35 pour les colis de 5 kilogrammes effectuant un parcours de plus de 1.300 kilomètres.

Dans la conférence qui eut lieu à Paris le 2 octobre 1880 pour la création du service des Colis postaux, les six grandes Compagnies et l'Administration du réseau de l'Etat s'engagèrent à réviser ce tarif commun en remplaçant les diverses taxes variables avec la distance, par la taxe unique du tarif postal pour les colis de 3 kilogrammes, et à mettre en harmonie avec cette taxe, celle des colis de 3 à 5 kilogrammes.

Le nouveau tarif commun qui en résulta fut homologué le 20 avril 1881 pour être appliqué le 1^{er} mai suivant. Ce tarif, modifié de nouveau l'année suivante et connu sous le nom de *Tarif des petits paquets*, resta applicable, concurremment avec le tarif des Colis postaux, jusqu'au 1^{er} mars 1893.

Le prix de transport par colis était de 1 franc pour les colis de 3 kilogrammes et de 1 fr. 20 pour les colis de 3 à 5 kilogrammes ; ce prix de transport comprenait le timbre du récépissé à 0 fr. 35 et l'im-

pôt de grande vitesse de 0 fr. 103 ; la taxe à ajouter en cas de remise à domicile était de 0 fr. 25.

« Si l'on compare, dit M. Saugrain (1), ce tarif avec le tarif des Colis postaux qui fut également appliqué à partir de 1881, on peut constater que la part revenant aux Compagnies sur la taxe perçue était à peu près la même, qu'il s'agisse de Colis postaux ou de petits paquets. La taxe de 1 franc se décomposait ainsi :

Timbre du récépissé (au profit du Trésor).	0 fr. 35
Impôt de grande vitesse (id.).	0 fr. 103
Part de la Compagnie.....	0 fr. 547

Total..... 1 fr. »

« La taxe de 1 fr. 20 perçue sur les colis de 3 à 5 kilogrammes se décomposait de la manière suivante :

Timbre du récépissé (au profit du Trésor).	0 fr. 35
Impôt de grande vitesse (id.).	0 fr. 141
Part de la Compagnie.....	0 fr. 709

Total..... 1 fr. 20

» Quant au tarif des Colis postaux, il se décompose ainsi pour les colis de 3 kilogrammes :

Droit de timbre (au profit du Trésor)..	0 fr. 10
Part de la Compagnie.....	0 fr. 50

Total..... 0 fr. 60

» Et pour les Colis postaux de 3 à 5 kilogrammes, créés en 1890 :

(1) G. SAUGRAIN, *Le Régime des Colis postaux*, p. 5.

Droit de timbre (au profit du Trésor) . . .	0 fr. 10
Part de la Compagnie	0 fr. 70

Total 0 fr. 80

» S'il s'agissait d'un petit paquet de 3 kilogrammes, la rémunération des Compagnies s'élevait donc à 0 fr. 547 au lieu de 0 fr. 50 pour un Colis postal de même poids. Quant aux petits paquets de 3 à 5 kilogrammes, la part revenant aux Compagnies s'élevait à 0 fr. 709 au lieu de 0 fr. 70.

» Les conditions d'application du tarif des petits paquets étaient à peu près les mêmes que celles du tarif des Colis postaux. Elles étaient cependant un peu plus favorables aux expéditeurs.

» Les petits paquets pouvaient être expédiés en port dû, tandis que les Colis postaux ne peuvent être expédiés que port payé.

» L'indemnité due en cas de perte ou d'avarie pouvait s'élever à 100 francs pour les petits paquets, tandis qu'elle est limitée à 15 et 25 francs pour les Colis postaux de 3 et 5 kilogrammes. L'indemnité était due pour simple retard ayant occasionné un préjudice réel ; elle n'est due pour les Colis postaux que lorsque ce retard a occasionné l'avarie du colis (1).

» Quant à la juridiction compétente, c'étaient les tribunaux ordinaires qui connaissaient des contestations relatives aux petits paquets. Les Colis postaux sont soumis à la juridiction administrative (2). »

(1-2) Nous verrons ultérieurement que les dires de M. Saugrain sur ces points ne sont plus exacts aujourd'hui. En effet, la loi du 12 juillet 1905, art. 6-5°, donne droit à indemnité pour simple retard dans la

Le tarif dit *des petits paquets* fut supprimé par une circulaire ministérielle du 1^{er} mars 1893. Il était peu usité : Le tarif des Colis postaux, quoique n'offrant pas les mêmes avantages, était en effet d'un prix moins élevé, grâce au sacrifice qu'avait consenti l'Etat en réduisant l'impôt ; et la différence de prix était trop grande, pour que les avantages que les petits paquets présentaient sur les Colis postaux pussent les faire préférer.

Quant aux Compagnies, elles avaient tout intérêt à ce que le tarif des Colis postaux subsistât seul, ce tarif leur accordant sensiblement la même rémunération, tout en diminuant leur responsabilité.

Le tarif des Colis postaux a donc définitivement remplacé le tarif des petits paquets. Il est devenu le tarif usuel des colis ne pesant pas plus de 10 kilogrammes. Cependant, comme le montre le tableau ci-joint, lorsque la distance à laquelle on fait l'envoi n'est pas très élevée, il est encore préférable, malgré l'impôt spécial, d'expédier en grande vitesse, soit qu'il s'agisse d'un colis de moins de 10 kilogrammes, soit qu'il s'agisse d'un colis d'un poids supérieur que l'on puisse fractionner en colis de 10 kilogrammes.

livraison d'un Colis postal et attribue aux juges de paix compétence pour les litiges relatifs aux Colis postaux.

TABEAU

Des moyens de transport les plus économiques suivant la distance et le poids

DISTANCES	POIDS					
EN KILOMÈTRES	0 à 5 k.	5 à 10 k.	10 à 20 k.	20 à 30 k.	30 à 40 k.	au-dessus de 40 k.
1 à 50	COLIS POSTAUX	GRANDE VITESSE	GRANDE VITESSE	GRANDE VITESSE	GRANDE VITESSE	PETITE VITESSE
51 à 100						
101 à 150						
151 à 200						
201 à 250						
251 à 300	COLIS POSTAUX	PETITE VITESSE	PETITE VITESSE	PETITE VITESSE	PETITE VITESSE	
301 à 350						
351 à 400						
401 à 450						
451 à 500						
501 à 550	COLIS POSTAUX	COLIS POSTAUX	COLIS POSTAUX			
Au delà de 551						

CHAPITRE II

Création des Colis postaux

§ 1. — *Création des Colis postaux de 0 à 3 kilogrammes*

La création du service des Colis postaux doit être considérée comme la conséquence, le complément inévitable de la réforme postale internationale destinée à établir des règles uniformes entre les divers pays pour le service postal.

Cette réforme postale internationale fut préparée dans une Conférence tenue à Paris en 1863, dans le but de remplacer, par une convention unique, les traités particuliers et divers qui existaient entre les différents Etats pour l'échange des correspondances, afin de faciliter le plus possible les communications intellectuelles, les échanges d'idées, ainsi que les relations entre producteurs, consommateurs et commerçants des différents pays. Mais cette réforme, qui supposait l'adoption d'un tarif réduit et uniforme, indépendant de la distance, n'aboutit que onze ans plus tard, en 1874, à la suite du Congrès de Berne,

qui consacra pour l'affranchissement des lettres la taxe internationale de 0 fr. 25 centimes.

En 1878, le Congrès de Paris compléta l'œuvre du Congrès de Berne en réglant l'échange international des valeurs déclarées et des mandats de poste ; en outre, comprenant que pour faciliter les communications entre les producteurs, les industriels, les commerçants, il ne suffisait pas qu'ils pussent à bon compte s'adresser réciproquement des lettres ou des avis, fort peu d'affaires se traitant en réalité sur une simple description de la marchandise, la plupart du temps, au contraire, l'acheteur tenant à voir et à expérimenter un spécimen des produits en vente, il importait, pour favoriser la circulation des richesses, de donner des commodités nouvelles pour l'envoi au loin des échantillons qui, peut-on dire, sont, en matière commerciale, comme un prolongement de la correspondance, le Congrès, au moment de se dissoudre, émit, sur l'initiative de la délégation allemande (1), la proposition suivante, germe des futures conventions sur les Colis postaux :

« Le Congrès considère, en principe, et sous » réserve de pourparlers ultérieurs, comme un pro- » grès la conclusion d'un arrangement international » concernant le transport des menus objets par la » poste(2). »

(1) Le régime des Colis postaux fonctionnait, en effet, déjà en Allemagne, ainsi d'ailleurs qu'en Autriche-Hongrie et en Suisse, dans le service intérieur.

(2) Notons que ce premier engagement, pourtant formulé en termes timidement mesurés, ne réunit les suffrages que de 15 votants. La Belgique, la France, la Grande-Bretagne, la Grèce, l'Italie, le Japon, les Pays-Bas, la Russie et la Turquie avaient déclaré s'abstenir.

Mais après avoir émis ce vote de principe, le Congrès, ne voulant pas s'engager sans préparation dans une question aussi délicate et aussi complexe, chargea le Bureau International de Berne de l'étudier et de la soumettre, quand elle serait mûre, à une nouvelle Conférence. Le directeur du Bureau International, M. Borel, s'intéressa très activement à la réforme proposée ; il demanda aux administrations des différents pays de faire connaître leur opinion, et, comme certaines (France, Grande-Bretagne, Italie, Belgique, Pays-Bas) ne soufflaient mot, il ne craignit pas de faire des démarches personnelles pour obtenir leur adhésion. Elles consentirent enfin à prendre part à la Conférence, en se réservant de s'entendre avec les Compagnies de chemins de fer, en vue de leur confier l'exécution du service, à la décharge de la poste.

La Conférence se réunit à Paris le 9 octobre 1880, sous la présidence de M. Cocherý, ministre du Commerce et des Postes et Télégraphes, et aboutit entre la France, l'Allemagne, l'Autriche-Hongrie, la Belgique, la Bulgarie, le Danemark, l'Egypte, l'Espagne, la Grande-Bretagne, l'Italie, l'Inde britannique, le Luxembourg, le Monténégro, la Norvège, les Pays-Bas, la Perse, le Portugal, la Roumanie, la Serbie, la Suède, la Suisse et la Turquie (1), à la

— - - —

(1) Plusieurs autres puissances y ont ultérieurement adhéré, notamment, lors de l'arrangement de Vienne, du 4 juillet 1891. Voici d'ailleurs, d'après le *Tarif officiel pour le transport des colis postaux*, publié annuellement par les Compagnies françaises de chemins de fer, quelle est aujourd'hui l'étendue du service :

1^o France, Corse, Algérie et Tunisie ;

2^o Colonies françaises : Archipel des Comores (Mayotte, Grande-

Convention du 3 novembre 1880, qui organise, en lui assurant tous les avantages d'économie, de rapidité et de sécurité que donnent les services postaux,

Comore et Anjouan), Côte d'Ivoire, Côte française des Somalis, Dahomey, Etablissements français de l'Océanie (Iles de la Société-Archipels des Gambiers, des Marquises, Tuamotou, des Iles-sous-le-Vent, Tubuaï), Gabon, Guadeloupe, Guinée française, Guyane française, Inde française, Indo-Chine française (Cochinchine, Cambodge, Laos, Annam, Tonkin), Madagascar et dépendances (Madagascar, Ste-Marie de Madagascar et Nossi-bé), Martinique, Moyen-Congo, Nouvelle-Calédonie et dépendances, Réunion, Sénégal, Haut-Sénégal et Niger (ancien Soudan), Saint-Pierre et Miquelon ;

3° *Bureaux français* établis dans les ports ottomans et en Chine (Chefou, Hankéou, Pékin, Shang-Haï et Tientsin) ;

4° *Etranger* : a) Allemagne et possessions allemandes (iles Samoa, Cameroun, Togo, Kiantchou, Afrique orientale, Afrique du Sud-Ouest, Nouvelle-Guinée, iles Carolines, Mariannes et Palaos, Iles Marshall), Angleterre, Argentine (République), Autriche, Belgique, Bolivie, Bosnie-Herzégovine, Brésil, Bulgarie, Chili, Chine et bureaux japonais en Mandchourie, Colombie, Etat indépendant du Congo, Corée, Costa-Rica, Cuba, Danemark et Antilles danoises, Dominicaine (République), Egypte, Equateur (République de l'), Espagne et iles Baléares, Etats-Unis d'Amérique, Grèce, Guatemala, Honduras (République de), Hongrie, Italie (y compris Saint-Marin) et possession italienne de l'Erythrée, Japon, ile de Formose et Karafuto (Sakaline japonaise), Liberia (République de), Luxembourg, Maroc, Mexique, Monténégro, Nicaragua, Norvège, Nouvelles-Hébrides, Panama (République de), Paraguay, Pays-Bas et possessions néerlandaises des Antilles, de la Guyane et des Indes Orientales, Pérou, Perse, Portugal et possessions portugaises des Açores, de Madère, de Mozambique et l'Afrique occidentale (provinces du Cap-Vert, de Guinée, de Saint-Thomé et Principe et d'Angola), de l'Inde Portugaise et de Timor, Roumanie, Russie d'Europe (y compris la Finlande, le Caucase et la Transcaspie), Salvador (République du), Serbie, Siam, Suède (y compris la province russe de Finlande), Suisse, Tripolitaine, Turquie, Uruguay, Vénézuëla, Zanzibar et Pemba.

b) *Colonies anglaises* : Afrique centrale britannique (Protectorat), Afrique occidentale britannique, Afrique orientale britannique, Antilles anglaises, Ascension et Sainte-Hélène, Australie (Nouvelles-Galles du Sud, y compris l'Ile Norfolk, Victoria, Australie méridionale, Australie occidentale, Tasmanie, Queensland, Nouvelle-Guinée britannique), Bahamas ou Lucayes, Iles Banks et Ile Sainte-Croix, Belize (Honduras britannique), Bermudes, Canada, Colonie du Cap y compris le Bechoua-

le transport international des colis sans déclaration de valeur, ne dépassant pas le poids de 3 kilogrammes, le volume de 20 décimètres cubes, et la dimension, sur une face quelconque, de 60 centimètres. Chaque administration participant au transport devait recevoir une rémunération fixe de 0 fr. 50 centimes par colis circulant sur son territoire par voie de terre, et, pour le transport maritime, une taxe établie d'après la distance et variant entre 0 fr. 25 centimes (pour les parcours n'excédant pas 500 milles marins) et 3 francs (au-dessus de 6.000 milles).

La mise à exécution de cette Convention n'était d'ailleurs pas sans présenter en France quelques difficultés : notre service postal, en effet, malgré les développements considérables qu'il avait déjà pris, n'était pas encore en mesure de se charger, comme certaines administrations postales étrangères, du service des petits colis : tout lui manquait pour cela, et les bâtiments pour la réception des colis, et un service de messageries pour le transport aux gares, et un factage organisé pour la distribution aux destinataires. Heureusement, l'article premier du protocole final, destiné à être signé à la même date que la Convention, permettait de parer à la difficulté : il

naland, Ceylan, Chypre (Ile de), Etablissements des Détroits, Iles Falkland, Iles Fidji, Gibraltar, Guyanne britannique, Hong-Kong, Indes britanniques, Laboan et le territoire britannique de Bornéo du Nord, Malte, Maurice et Rodriguez, Natal (y compris le Zoulouland et l'Amatongaland), Nigérie méridionale et du Nord, Nouvelle-Zélande, Iles Cook, Fanning, et Hervey, Orange, Rhodesia du Nord-Est, Rhodesia du Nord-Ouest, Rhodesia du Sud (Mashonaland, Matabélélând et protectorat du Bechouanaland), Sarawak, Iles Seychelles (Mahe), Somaliland, Terre-Neuve, Transvaal.

accordait en effet, comme nous l'avons dit, à tout pays dans lequel la poste ne se chargeait pas actuellement du transport des petits colis, la faculté de faire exécuter les clauses de la Convention par les entreprises de chemins de fer et de navigation, et d'en limiter le service aux localités desservies par ces entreprises. Usant du bénéfice de cet article, le gouvernement français s'adressa aux sept grandes Compagnies de chemins de fer ainsi qu'aux quatre Compagnies maritimes subventionnées, leur demandant de vouloir bien consentir à se substituer à ses obligations. Les onze Compagnies acceptèrent, s'engageant, d'une part, à effectuer le transport des Colis postaux d'un poids maximum de 3 kilogrammes dans les conditions fixées par la Convention, et, d'autre part, à ne percevoir que la taxe internationale de 0 fr. 50 centimes, ou que les taxes maritimes déterminées par la Convention (1).

En outre, frappé des conditions désavantageuses dans lesquelles allait se trouver désormais la circulation des colis à l'intérieur, puisque, tandis que les colis internationaux circuleraient en France avec la plus grande facilité et à un prix fort réduit, notre commerce intérieur devrait au contraire, non seule-

(1) Le consentement des Compagnies avait, d'ailleurs, été le premier objet des préoccupations du gouvernement, et c'est seulement après s'être assuré de leur concours, qu'il avait résolu de participer à la Conférence. La convention aux termes de laquelle les Compagnies de chemins de fer et de navigation s'engagent à effectuer le transport des Colis postaux dans les conditions prévues par la convention internationale, est même datée du 2 novembre 1880, un jour plus tôt que celle-ci. Elle fut présentée au Parlement et approuvée le même jour : 3 mars 1881.

ment continuer à payer des taxes de transport relativement élevées, mais encore resterait assujéti à tous les inconvénients résultant de la multiplicité des taxes (1) et du manque d'entente entre les Compagnies, le ministre du Commerce et des Postes et Télégraphes, M. Cochery, demanda aux Compagnies avec lesquelles il était entré en négociations, d'accepter, pour le transport des colis à l'intérieur, les mêmes conditions que celles qui étaient fixées par la Convention internationale. Les Compagnies y consentirent et leur engagement figure à l'article 7 de la Convention qu'elles ont signée avec le gouvernement français (2); il s'applique d'ailleurs, non seulement à toutes les lignes alors en exploitation, mais encore à toutes celles que les Compagnies pourraient ouvrir dans l'avenir, comme à tous les services de correspondance et de factage qu'elles pourraient organiser. En outre, le gouvernement s'est réservé le droit de traiter avec toutes autres entreprises de transports pour étendre le service des Colis postaux sur le territoire français en dehors des limites d'exploitation assignées aux Compagnies de chemins de fer, sans toutefois que la taxe afférente au transport en France puisse dépasser la taxe admise à cet effet par la Convention internationale. Bien plus, pour favoriser

(1) Le transport des *Petits Paquets* était en effet frappé de 3 droits : 1° Droit de statistique. — 2° Droit de timbre sur les récépissés et les connaissements. — 3° Droit de grande vitesse.

(2) Remarquons à ce sujet que, tandis que d'ordinaire le droit international essaie de se former d'après les législations particulières de chaque Etat, en notre matière, au contraire, c'est le droit interne qui a subi l'influence du droit international. Il y avait là une particularité curieuse, intéressante à constater.

davantage encore la circulation intérieure, la loi du 3 mars 1881 (approuvant les conventions conclues pour l'organisation du service des Colis postaux en France et dans les relations internationales) est venue réduire, en faveur des Colis postaux, à un seul droit de timbre de 0 fr. 10 centimes par expédition, tous les droits ou impôts auxquels étaient assujettis les articles de grande vitesse. Cette réforme fut accueillie avec la plus grande faveur par le public, mais sa mise en œuvre révéla pourtant encore certaines difficultés (qui, si elles n'eussent été promptement supprimées, auraient été de nature à paralyser les heureux effets de la loi) : en effet, conformément à la législation ancienne, le droit de timbre devait être appliqué à chaque transport par voie de terre ou de mer compris dans la même expédition. Pour y remédier, la loi du 24 juillet 1881 supprima le droit de timbre applicable aux Colis postaux en transit par la France, et abaissa à 0 fr. 10 centimes le droit de timbre applicable aux envois transportés successivement par voie terrestre et par voie maritime ; elle supprima également le droit de timbre des acquits à caution et passavants des douanes ; elle affranchit enfin les Colis postaux de la taxe de plombage, ne laissant subsister, à la charge des colis, de ou pour la France, que le droit de timbre de 0 fr. 10 centimes.

Ajoutons qu'une loi du 25 juillet 1881 vint encore favoriser l'extension du service des Colis postaux en abolissant dans le régime intérieur les limites de volume et de dimension primitivement imposées, conformément à la Convention internationale. Cette même loi a de plus introduit le système des envois contre remboursement jusqu'à 100 francs, moyen-

nant paiement d'une double taxe, c'est-à-dire que la taxe perçue pour le retour des sommes encaissées est la même que pour l'expédition ordinaire des colis.

§ 2. — *Création des Colis postaux de 3 à 5
et de 5 à 10 kilogrammes*

Le tarif des Colis postaux eut très rapidement la faveur du public et prit, dès sa promulgation, dans les relations commerciales, tant à l'intérieur qu'à l'extérieur, une place de plus en plus importante (1). Aussi, en présence de ce succès d'une réforme qu'on n'avait opéré qu'avec une certaine hésitation, et, surtout, pour répondre aux demandes du public qui se faisaient toujours plus pressantes, les administrations postales furent amenées à apporter de nouvelles améliorations et de nouvelles extensions au service.

Dès le Congrès de Lisbonne en 1886, la création de colis de 3 à 5 kilogrammes fut décidée en principe ; toutefois comme cette innovation rencontra de la part de presque tous les gouvernements une certaine résistance, elle ne fut pas, alors, réalisée ; et c'est seulement à la suite du Congrès de Vienne de 1891 qu'on put la mettre à exécution. Dans ce but, notre Administration des Postes, ainsi que le Protocole

(1) Voici quelle fut, en France seulement, la progression des Colis postaux de 0 à 3 kilogrammes : 4.142.251 colis en 1881 ; 9.151.688 en 1882 ; 11.475.357 en 1883 ; 13.354.375 en 1884 ; 15.119.921 en 1885 ; 16.495.038 en 1886 ; 17.923.776 en 1887 ; 19.112.493 en 1888 ; 20.571.184 en 1889 ; 21.786.551 en 1890 ; 23.130.900 en 1891.

final lui en laissait le droit, s'entendit avec les Compagnies françaises de chemins de fer et de navigation : ce fut l'objet de la Convention du 15 janvier 1892 approuvée par la loi du 13 avril suivant. Les Compagnies se chargent du service international en ce qui concerne leurs réseaux respectifs aux conditions portées dans l'Acte de Vienne ; elles consentent également à effectuer, à l'intérieur, le transport des Colis postaux de 3 à 5 kilogrammes moyennant une rétribution de 0 fr. 70 centimes seulement ; tandis que la coupure de poids de 0 à 3 kilogrammes est supprimée dans le régime international, elle est au contraire maintenue pour le service de la France continentale, qui se trouve ainsi bénéficier de deux divisions de poids auxquelles correspondent deux taxes différentes.

Le trafic des Colis postaux de 3 à 5 kilogrammes subit une aussi rapide progression que celui des Colis de 0 à 3 kilos (1) et ses résultats, conséquence logique de l'économie et de la commodité du tarif, encouragèrent l'Administration et les Compagnies à donner plus d'extension encore au service : on pensa en effet que le public gagnerait beaucoup et que les chemins de fer ne perdraient peut-être rien, grâce au regain d'activité qui en résulterait dans les échanges, à la création d'un Colis postal de 5 à 10 kilogrammes. Toutefois, l'idée, émise au Congrès postal de Washington en 1896, n'eut pas beaucoup d'écho. Mais l'année suivante, la France, qui au début, en 1880,

(1) Voici quelle fut, en France seulement, la progression des Colis postaux de 3 à 5 kilogrammes : 12.343.298 colis en 1893 ; 13.428.666 en 1894 ; 14.423.168 en 1895 ; 15.784.793 en 1896.

n'avait pas compté parmi les plus chauds partisans du système des Colis postaux, ne voulut pas attendre l'exemple des autres nations pour réaliser ce progrès considérable, et le 17 juin 1897, M. Boucher, ministre du Commerce et des Postes et Télégraphes, après entente avec les Compagnies, faisait voter par le Parlement une loi élevant à 10 kilogrammes le maximum de poids des Colis postaux, et fixant à 1 fr. 05 la taxe revenant au transporteurs pour les colis de 5 à 10 kilogrammes. Cette dernière extension donnée au tarif des Colis postaux ne fut pas moins bien accueillie du public que les précédentes. Elle fut appliquée le 1^{er} mai 1898 aux relations avec la Corse, l'Algérie et la Tunisie, et le 1^{er} avril 1899 aux relations avec la Suisse, la Belgique et le Luxembourg.

§ 3. — *Création du régime Franco-Corse-Algérien
des Colis postaux*

Le tarif des Colis postaux à l'intérieur de la Corse et de l'Algérie, et dans les relations entre la Corse, l'Algérie et la Métropole, est établi suivant les règles posées dans la Convention du 13 juin 1892 et les Conventions additionnelles du 20 octobre 1897 et du 20 avril 1898 entre l'Etat, la Compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée (qui possède un important réseau algérien), les Compagnies de l'Est-Algérien, de l'Ouest-Algérien, de Bône-Guelma, la Compagnie Franco-Algérienne (aujourd'hui rachetée par l'Etat), des Chemins de fer dépar-

tementsaux (pour la Corse), la Compagnie générale transatlantique et la Compagnie marseillaise de navigation à vapeur. Cette Convention a seulement pour objet certaines diminutions de taxes; mais, en ce qui concerne les conditions générales du service, la substitution des Compagnies aux droits et obligations de l'Etat, la compétence en cas de contestation, elle reproduit à peu près exactement les termes du contrat avec les grandes Compagnies de chemins de fer.

CHAPITRE III

L'Administration des Postes et le service des Colis postaux

§ 1. — *Caractère du service des Colis postaux*

Etant donné que, comme nous l'avons dit au chapitre précédent, le service des Colis postaux n'est pas exécuté en France par les agents de l'Administration des Postes, mais par les Compagnies de chemins de fer et par les Compagnies de navigation maritime subventionnées, il importe, selon nous, avant de pousser plus loin notre étude, de rechercher dès l'abord, si le transport des Colis postaux doit être considéré comme rentrant dans l'exploitation normale des chemins de fer, ou si c'est au contraire, quand même, un service postal.

A notre avis, et malgré qu'on ait parfois soutenu le contraire, il faut admettre sans hésitation possible que le service des Colis postaux fait en réalité partie intégrante du service postal; en effet, les conven-

tions internationales et les conventions avec les Compagnies de chemins de fer et de navigation, approuvées par le législateur, peuvent s'analyser en une double opération : 1° d'une part, elles ont classé les Colis postaux au rang des objets transportés par la poste ; 2° puis, elles en ont confié le service aux Compagnies, mais en lui maintenant le caractère postal dont il avait été ainsi revêtu. Il y a là un marché de fournitures, analogue à ceux que l'Administration des Postes passe avec les voituriers qu'elle charge de transporter les sacs de dépêches, mais avec cette différence qu'ici elle ne paie pas directement les transporteurs. Elle les rétribue en leur abandonnant les taxes versées par les expéditeurs.

Dès lors, à l'égard du public, les Compagnies sont considérées comme de simples représentants de l'Administration, et leurs rapports avec les expéditeurs ou destinataires de Colis postaux échappent entièrement à l'application du Code de commerce, pour être régis par la législation postale.

Telle a bien été d'ailleurs l'intention du législateur qui s'est expliqué catégoriquement sur tous les points essentiels : responsabilité (1), compétence administrative (2), application aux Colis postaux des lois spéciales qui établissent des sanctions pénales relativement aux tarifs de l'Administration des Postes (3).

Les documents administratifs, de leur côté, ne sont pas moins catégoriques : L'instruction générale

(1) Article 18 de la Convention internationale et article 15 de la Convention du 15 janvier 1892.

(2) Article 13 de la Convention du 15 janvier 1892.

(3) Article premier de la loi du 12 avril 1892.

des Postes et Télégraphes, en énumérant, dans son article 250, les diverses taxes postales, cite, en effet, la taxe des Colis postaux; de même, dans ses articles 1910 et suivants, elle réglemente en détail le service des Colis postaux, et l'article 1912 dit, notamment : « A l'intérieur de la France continentale, le service » est exécuté *au nom et sous le contrôle* des Postes, » par les Compagnies de chemins de fer. »

Quant aux tribunaux, après avoir, tout au début, hésité quelque peu à adopter cette manière de voir, ils s'y sont rangés unanimement par la suite, un arrêt de la Cour de cassation du 11 février 1884 ayant déclaré en propres termes que le service des Colis postaux restait... « un service *essentiellement postal*, » et dès lors, exclusivement administratif (1) », et depuis lors, il n'y a pas eu de jurisprudence contraire.

Enfin, les auteurs adoptent, presque unanimement, le système de la jurisprudence. M. Picard, notamment, voit dans les Compagnies « de simples agents d'exécution mis aux lieu et place de l'Etat » et considère que « le service des Postes, quoique assuré par elles, n'en reste pas moins un service postal (2). » Quant à MM. Lyon-Caen et Renault (3), ils s'expriment ainsi : « Les Compagnies de chemins » de fer, en tant qu'elles transportent des Colis postaux, ne sont pas des concessionnaires. Elles ne » font, en quelque sorte, que prêter à l'Administration des Postes leur personnel et leur matériel.

(1) Sirey, 1884, 1, 385 ; Dalloz, 1884, 1, 97.

(2) PICARD, *Traité des chemins de fer*, t. IV, p. 1027.

(3) LYON-CAEN et RENALT, *Traité de Droit commercial*, t. III, 3^e éd p. 652-653.

» Il s'agit, par suite, d'un service *essentiellement*
» *postal*, et dès lors, exclusivement administratif. »

Ainsi donc, le service des Colis postaux reste exclusivement postal, administratif. Les Compagnies qui en assurent l'exécution ne sont plus, à l'égard du public, de simples voituriers soumis aux règles du droit commun : elles participent aux privilèges reconnus à l'Administration des Postes, qui sont ceux de l'Etat dans l'exécution des services publics.

Cela n'est pas juridiquement contestable.

Mais la législation qui a établi ce système est-elle à l'abri de toute critique ? Nous ne le croyons pas. Il nous semble même que l'on n'aurait jamais dû attribuer aux Compagnies qui se chargent du transport des Colis postaux, des avantages réservés à l'Etat, dans l'exécution des services publics, d'une part, parce que ces avantages accordés à l'Administration des Postes même ne se justifient pas ; et, d'autre part, parce que l'Administration n'ayant plus aucune action, aucune responsabilité dans le service, c'est à des Compagnies privées, à de simples particuliers qu'ils se trouvent attribués, ce qui est beaucoup plus irrationnel encore.

Notre législation postale repose en effet sur cette idée que le service des Postes et Télégraphes est un service public ; or, ce principe, que l'on accepte généralement sans le discuter, est, à notre sens, inexact (1) : il tient à ce qu'il existe chez beaucoup

(1) Dans le même sens, voir le savant ouvrage de notre Maître M. le professeur J. Valéry « des Contrats par correspondance » où il est dit, n° 71, p. 72 et 73 : « ... Il est difficile de concevoir pourquoi, par cela seul que l'Etat se substitue à une entreprise privée de transmis-

d'auteurs et dans la jurisprudence une certaine confusion en ce qui concerne la définition des services publics : on met sur le même rang les services publics par leur nature, ceux dont l'exécution n'appartient qu'à l'Etat, parce qu'ils exigent la mise en action des pouvoirs qui lui sont propres (justice, armée, police) et les services d'intérêt général, pour lesquels l'Etat agit dans les conditions où tout particulier pourrait agir aussi bien ; tels sont notamment les services des Postes et des Chemins de fer ; ici l'Etat est industriel, commerçant, et il contracte exactement dans les mêmes conditions que tout entrepreneur de transports. Ces services, au lieu d'être classés dans le domaine privé, ce qui serait assez rationnel, sont appelés publics, par une confusion de mots, à cause de leur étendue, et surtout par la raison que l'Etat s'en charge. Exécutés par des particuliers, ils apparaîtraient comme de simples entreprises privées ; et cependant, on reconnaît à l'Etat, lorsqu'il les exploite, les mêmes privilèges que dans

sions postales, télégraphiques ou téléphoniques, les rapports juridiques concernant ces transmissions changeraient de nature et cesseraient de présenter un caractère contractuel... Si l'Etat s'en réserve le monopole (de ces transmissions) c'est parce qu'il y trouve son intérêt. En principe, l'entreprise dont il se charge ainsi ne présente donc pas des caractères différents de ceux qu'elle présenterait si elle était entre les mains de l'initiative privée. Elle obéit il est vrai à certaines règles spéciales, mais c'est simplement la conséquence de son exploitation par l'Etat. En se faisant entrepreneur de transports postaux, il n'en conserve pas moins les attributs qui le caractérisent ; il a donc la faculté de s'assurer le monopole de cette entreprise et de dicter les conditions moyennant lesquelles il l'exercera. Mais, quelles que puissent être ces conditions, il n'en est pas moins vrai que les rapports de l'entreprise, quelle qu'elle soit, avec ses clients résultent toujours d'une convention et constituent un contrat, »

l'exercice de ses fonctions essentielles ; on considère l'expéditeur qui achète à l'Administration des Postes le transport d'un objet, un peu comme un sujet dans ses rapports avec les pouvoirs publics ; on nomme *taxe* et on assimile aux contributions indirectes le prix qu'il doit payer. M. Aucoc (1) est même très affirmatif à cet égard : « Les droits de transport et de péage, dit-il, et les taxes accessoires que les concessionnaires perçoivent sur les voyageurs et les expéditeurs de marchandises, sont établis en exécution des tarifs contenus dans les cahiers des charges approuvés par l'autorité publique et de l'homologation donnée par le ministre des Travaux publics. Ils ont donc le caractère de contributions publiques, et, par leur mode d'établissement et de perception, ils participent à la nature des Contributions indirectes. »

C'est là un système des plus critiquables, qui ne peut s'expliquer que par des raisons historiques : d'une part, le domaine industriel que l'Etat s'est d'abord attribué, en créant le monopole postal, lui appartient depuis fort longtemps ; d'autre part, l'on sait que le droit public est encore à l'état de formation : c'est en effet dans ces derniers temps seulement qu'on s'est appliqué à en préciser les éléments essentiels ; de plus ce monopole était une exception ; on ne songeait pas que l'Etat pût un jour devenir le plus grand industriel ou le plus grand commerçant du pays. Les théories étatistes, dont certains font grand cas aujourd'hui, n'avaient jamais alors été,

(1) Aucoc, *Conférences sur le Droit administratif*, 2^e édition, t. III, p. 790.

quoique vieilles de plusieurs siècles, étudiées qu'au titre de paradoxes ; on crut donc pouvoir se contenter des règles généralement appliquées à l'Etat ; et c'est ainsi que la perception rigoureuse des taxes postales a été garantie par des sanctions pénales, au même titre que la perception des taxes fiscales ; que la responsabilité de l'Administration a été réduite à fort peu de chose ; que la juridiction administrative est restée sa juridiction d'exception, comme en matière réellement administrative.

Mais aujourd'hui la situation change, l'action de l'Etat menace de s'étendre à toutes les branches de l'activité humaine. Dans quelques dizaines d'années, il aura repris, en France comme dans plusieurs autres pays, l'exploitation de tout le réseau ferré. Le droit public provisoire dont nous venons de parler ne paraît plus, dès lors, en harmonie avec ces faits nouveaux. On se rend compte que l'action de l'Etat dans l'industrie ou le commerce, pour être bienfaisante (si tant est que la suppression de toute initiative individuelle puisse jamais être un bienfait), ou du moins pour ne pas créer aux particuliers une situation intolérable, ne doit pas être accompagnée des privilèges de la puissance publique ; on se rend compte, en un mot, qu'il importe de poser nettement la distinction entre les fonctions publiques de l'Etat et ses fonctions industrielles.

Nous reconnaissons d'ailleurs que l'État parfois, en raison de son action désintéressée, a droit à un traitement plus favorable que le commerçant qui recherche uniquement un bénéfice pécuniaire ; mais cela n'a rien d'absolu (ses chemins de fer notamment sont exploités exactement dans les mêmes conditions que

ceux des Compagnies), et cela peut surtout fort bien se concilier avec l'application des règles du droit commun. L'intervention du droit public n'est ici qu'un élément de confusion. En conséquence, le service postal, qui ne comporte entre l'Administration et les expéditeurs que des contrats de droit privé, n'étant pas un service public, aurait dû être soumis au droit commun, et l'Administration qui en assure l'exécution devrait être traitée comme un simple particulier, aucune considération n'exigeant qu'on lui reconnût d'autres privilèges qu'à un entrepreneur de transports quelconque. Or, il n'en est pas ainsi; bien plus, en pratique, ce sont les Compagnies de chemins de fer seules qui assument toutes les charges et conservent tous les bénéfices du service des Colis postaux. Elles sont, nous l'avons vu, substituées d'une manière absolue à tous les droits que l'Etat pouvait avoir à cet égard, et cela est si vrai, que, lorsque les bureaux de poste participent au transport des Colis postaux, ils sont de simples auxiliaires des chemins de fer, et doivent rendre périodiquement leurs comptes à la gare voisine. Dès lors, c'est à des Compagnies commerciales, simples particuliers, qui exploitent pour leur compte exclusivement personnel, dont l'exploitation n'intéresse ni les finances publiques ni aucun service de l'Etat, que l'on attribue certains privilèges qui accompagnent l'exercice de la puissance publique. Cela constitue une véritable anomalie. Il aurait été beaucoup plus simple et beaucoup plus rationnel, en effet, de maintenir le service des Colis postaux dans le domaine du droit privé. C'est d'ailleurs à ce résultat que tendent les réformes demandées avec insistance

par le public et dont quelques-unes se trouvent déjà réalisées ; elles laissent cependant toujours subsister cette fiction à la base de la législation des Colis postaux, que le service étant considéré comme exécuté par l'Administration des Postes est un service public. Une telle situation devait fatalement amener des inconséquences flagrantes ; nous en relèverons quelques-unes au cours de cette étude. La plus notable, d'ailleurs disparue récemment, était la compétence attribuée aux tribunaux administratifs en cas de contestations entre les Compagnies et les expéditeurs ou destinataires de Colis postaux.

Il faut reconnaître d'ailleurs, que si l'Administration en préparant la Convention, et le Pouvoir législatif en l'homologuant, ont institué de semblables exceptions au droit commun, c'est en raison de certains avantages pratiques qu'on y voyait : on a voulu, en effet, laisser au ministre des Postes et Télégraphes le contrôle de l'exploitation des Colis postaux, alors que les Chemins de fer sont contrôlés par le ministre des Travaux publics, parce que les Conventions internationales en avaient fait un service postal, et, pour plus d'unité, on a tenu à lui conserver autant que possible ce caractère, quoiqu'on en confiât l'exécution à des entreprises privées. Remarquons toutefois qu'on aurait parfaitement pu obéir à ces considérations, tout en évitant d'aboutir aux anomalies dont nous parlons plus haut, si la distinction entre les services publics et les services industriels de l'Etat avait été établie, car, les Postes n'étant pas un service administratif, l'exploitation des Compagnies eût pu rester postale, sans sortir pour cela des règles du droit commun. En effet, le contentieux adminis-

tratif se trouve aujourd'hui renfermé dans des limites assez étroites, puisqu'on admet que les contrats passés par l'Etat dans l'intérêt des services publics ne relèvent en principe de la juridiction administrative que s'ils supposent de sa part une qualité ou des pouvoirs, « si, comme le dit M. Lafferrière (1), » l'accord intervenu entre l'Etat et les tiers, n'est, en » quelque sorte, que l'accessoire et la condition de » l'acte administratif qu'il accomplit. » Or, les contrats de transports relatifs aux Colis postaux n'impliqueraient évidemment en rien de la part de l'Administration des Postes, même si elle traitait directement avec les expéditeurs, l'exercice d'aucune attribution de la puissance publique ; et, d'autre part, ils ne constituent pas un simple *accessoire* dans le service, mais bien l'essentiel, le service n'étant en définitive que l'ensemble de ces contrats particuliers.

En conclusion : les privilèges reconnus aux Compagnies de transports en matière de Colis postaux sont ceux de l'Administration des Postes : leur fondement n'est donc ni plus, ni moins solide, on s'est aperçu de ce qu'ils avaient de choquant, du jour où ils ont été attribués à des Compagnies privées, alors que, pour l'Etat, on avait pris l'habitude de ne pas les discuter ; mais, en réalité, on doit reconnaître qu'ils sont abusifs par eux-mêmes, et l'Etat n'a aucun titre de plus que les Compagnies pour en profiter.

(1) LAFERRIÈRE, *Traité de la juridiction administrative*, t. 1, p. 588.

§ 2. — *Participation des bureaux de Poste au service
des Colis postaux*

Les grandes Compagnies de chemins de fer ont assumé d'une manière générale l'obligation d'assurer, à l'intérieur du territoire, le transport des Colis postaux. Cela s'applique, non seulement aux transports effectués exclusivement sur leurs lignes, mais aussi à ceux pour lesquelles elles doivent recourir aux services d'autres entreprises, et alors même que le transport s'effectuerait d'un bureau de poste à un autre, en dehors de toute participation du chemin de fer, et seulement par des courriers de dépêches : aux termes de l'article premier de la Convention du 15 janvier 1892, les Compagnies s'engagent en effet « à étendre le service des Colis postaux aux localités desservies par leurs correspondances, ou, à défaut par les courriers de dépêches en voiture. » Mais quelle est donc la situation de l'Administration, lorsqu'elle participe ainsi au service par ses bureaux de poste ? Doit-elle être considérée à l'égard des Compagnies comme un simple entrepreneur de transports, ou n'est-elle pas au contraire dans un rôle différent ?

Nous sommes en présence, en effet, d'un service postal, pour l'exécution duquel les Compagnies de chemins de fer sont, d'après le système établi par la loi, les agents de l'Administration ; il semble donc que, si celle-ci y prend une part quelconque, ce doit être en son nom propre et sous sa responsabilité

personnelle. La question est assez délicate : logiquement, en effet, c'est cette dernière solution qui devrait être admise ; mais il ne faut pourtant pas oublier qu'en pratique au contraire, tous les textes (1) que nous trouvons sont formels pour établir que, dans le service des Colis postaux, l'Administration des Postes, ayant abandonné aux Compagnies, par l'article premier de la Convention du 15 janvier 1892, tous les avantages et toutes les responsabilités du service, se trouve agir au nom des Compagnies au même titre que leurs correspondants : ainsi, lors même que le transport des Colis postaux s'effectue d'un bureau de poste à un autre, en dehors de toute participation du chemin de fer, et seulement par des courriers de dépêches, les taxes perçues figurent à la comptabilité des Compagnies, qui paient aux bureaux de poste la rétribution convenue (0 fr. 05 centimes par colis reçus de l'expéditeur ou livrable au destinataire dans les bureaux de poste), règlent les courriers suivant les termes librement débattus de leurs marchés, et conservent, s'il y a lieu, la différence entre le total de ces dépenses et le prix payé par les expéditeurs (2). De même, l'obligation de payer l'indemnité incombe à la Compagnie à laquelle appartient la gare d'attache, sauf recours contre l'Administration dans le service de laquelle la perte, la spo-

(1) Articles premier, 11 et 15 de la Convention du 15 janvier 1892 ; — articles 3, 32 et 34 du règlement ministériel du 18 juin 1892 : — article 26 du règlement du 20 juin 1892 à l'usage des bureaux de poste ; — et article 424 de l'instruction générale du ministère des postes et télégraphes.

(2) Article 15 de la Convention du 15 janvier 1892.

liation ou l'avarie a eu lieu (1). En définitive donc, les bureaux de poste sont considérés comme des « bureaux satellites de la gare pour le compte de laquelle ils effectuent toutes les opérations (2) », et il n'y a par suite à faire aucune différence entre les correspondants ordinaires des chemins de fer, les courriers de dépêches et les bureaux de poste : les uns et les autres n'agissent dans le service des Colis postaux, que pour le compte des Compagnies, qui restent seules responsables à l'égard des expéditeurs et des destinataires.

Il est à peine besoin d'ajouter que toutes les contestations relatives au transport des Colis postaux, entre les Compagnies, l'Administration, les courriers et les correspondants de chemins de fer, sont jugées administrativement. Si on pouvait élever le moindre doute sur le sens de l'article 17 de la Convention du 15 janvier 1892 à cet égard, le caractère administratif du service, que l'on a tenu à maintenir, exigerait que les marchés passés pour son exécution, véritables marchés de fournitures, ressortissent de la juridiction administrative.

Il en est de même pour les Compagnies maritimes, en vertu des mêmes principes et de l'article 16 de la Convention du 13 juin 1892.

(1) Article 18 § 2 du règlement ministériel du 18 juin 1892.

(2) Article 424 de l'instruction générale du ministère des Postes et Télégraphes.

CHAPITRE IV

Organisation du service des Colis postaux

Dans l'étude que nous entreprenons maintenant de l'organisation du service des Colis postaux, nous envisagerons uniquement les rapports du public, considéré comme expéditeur ou comme destinataire, avec les Compagnies, laissant de côté les rapports des Compagnies entre elles et des Administrations postales entre elles.

Nous suivrons le plan suivant :

Dans une première section nous étudierons le régime intérieur.

Dans une deuxième section nous envisagerons la participation de la Poste au service des Colis postaux.

Dans une troisième section nous traiterons des Colis de Paris pour Paris.

Dans une quatrième section nous nous occuperons des Colis postaux internationaux.

Et enfin dans une cinquième section nous dirons

quelques mots du transport maritime des Colis postaux.

La première section sera, de toutes, la plus développée : nous y poserons, en effet, les règles fondamentales de la matière ; tandis que, dans les autres, nous nous bornerons à noter les dérogations à ces principes généraux et à indiquer en outre quelques points spéciaux. Notons toutefois que nous ne traiterons pas ici de la compétence ni de la responsabilité : ces deux questions nous paraissant mériter, vu leur importance, d'être examinées, chacune dans un chapitre à part.

SECTION I

Régime Intérieur

§ I. — *Poids*

Il existe, ainsi que nous l'avons déjà dit, trois sortes de coupures pour les expéditions par Colis postaux dans le régime intérieur français :

1^o Coupure de 0 à 3 kilogrammes, créée par la Convention du 2 novembre 1880 ;

2^o Coupure de 3 à 5 kilogrammes, créée par la Convention du 15 janvier 1892 ;

3^o Coupure de 5 à 10 kilogrammes, créée par la Convention du 12 novembre 1896.

§ 2. — *Dimension. — Volume*

L'article 3 du règlement de détail du 3 novembre 1880, stipulait que les Colis postaux ne pourraient avoir aucune dimension supérieure à 0 m. 60 centimètres et que leur volume était en outre limité à 20 décimètres cubes.

Mais, par application de l'article premier de la loi du 24 juillet 1881, une Convention fut conclue le 22 août 1881, entre le ministre des Postes et les Compagnies de chemins de fer français, aux termes de laquelle furent supprimées les limites de volume et de dimension pour les colis de 3 kilogrammes et au-dessous, circulant à l'intérieur de la France.

Cette faculté a été étendue par l'article 12 de la Convention du 15 janvier 1892 aux colis de 3 à 5 kilogrammes circulant à l'intérieur de la France, de l'Algérie, de la Corse et entre la France et la Corse ; mais les Colis postaux de 5 kilogrammes et au-dessous, échangés entre la France et l'Algérie, entre la France et la Tunisie, entre l'Algérie et la Corse, entre l'Algérie et la Tunisie, et entre la Corse et la Tunisie, ou réciproquement, ne peuvent avoir une dimension supérieure à 0 m. 60 centimètres, ni un volume excédant 25 décimètres cubes, à moins que l'expéditeur ne consente à ce qu'ils soient taxés comme colis de 5 à 10 kilogrammes.

Aux termes de l'article premier des décrets des

5 septembre 1897, 26 avril 1898 et 25 février 1899, les Colis postaux de 5 à 10 kilogrammes ne peuvent dépasser la dimension de 1 m. 50 dans un sens quelconque ; cette prescription s'applique aux colis circulant à l'intérieur de la France, de la Corse ou de l'Algérie. Quant aux colis de 5 à 10 kilogrammes échangés entre la France, la Corse, l'Algérie et la Tunisie, ils sont soumis à la même prescription, et, en outre, ils ne peuvent pas dépasser, comme volume, 55 décimètres cubes.

§ 3. — *Conditionnement. — Emballage*

Aux termes de l'art. 5 du Règlement international de détail et d'ordre signé à Vienne le 4 juillet 1891, pour l'exécution de la Convention du même jour :

Tout Colis postal doit porter l'adresse exacte du destinaire, et, autant que possible, celle de l'expéditeur précédée des mots : « *Envoi de. . .* » ;

L'adresse doit être écrite à l'encre, les adresses au crayon n'étant pas admises ;

La nature et le poids net des marchandises sujettes aux droits d'octroi doivent être inscrits sur l'adresse des colis ;

Il est loisible aux expéditeurs d'indiquer sur l'emballage des Colis postaux le poids de leurs colis, mais cette indication, dont les bureaux de départ et d'arrivée n'ont pas à vérifier l'exactitude, n'engage en aucune façon la responsabilité des transporteurs ;

Les expéditeurs peuvent également faire figurer, soit sur des bandes, soit sur des cartes-adresses, soit sur l'emballage même des Colis postaux, des mentions imprimées ayant le caractère de recommandations générales, à la seule condition qu'elles ne soient ni injurieuses, ni blessantes pour les transporteurs. Dans le cas où ces mentions feraient allusion à la vérification du contenu, elles ne sauraient, non plus que les mentions relatives au poids, imposer aux transporteurs aucune obligation de vérification, ni engager leur responsabilité lorsque les colis sont présentés au destinataire en bon état de conditionnement extérieur.

Il est recommandé aux expéditeurs d'insérer dans chaque colis un duplicata de l'adresse, afin qu'en cas de perte de cette dernière, le colis puisse être dirigé sans retard sur sa destination. C'est là une mesure de précaution recommandée autant par l'intérêt des expéditeurs que par celui des transporteurs.

Les Colis postaux doivent être emballés d'une manière qui réponde à la durée du transport et qui préserve assez efficacement le contenu pour qu'il soit impossible d'y porter atteinte sans laisser une trace apparente de violation : notamment, les Compagnies refusent absolument de se charger des colis enveloppés dans des journaux, vu le peu de résistance de ceux-ci. L'apposition de cachets, de plombs, etc., n'est pas obligatoire, mais cette mesure de précaution est vivement recommandée par les Compagnies. Voici d'ailleurs un résumé des instructions données par celles-ci à leurs agents relativement aux

conditions d'emballage à réclamer suivant la nature de la marchandise expédiée (1).

Les ARBUSTES ne doivent être acceptés qu'autant qu'ils seront placés dans des paniers solides ; les branches devront toujours être protégées à l'aide de bâtons fixés au panier et recouverts d'une toile.

Les ARTICLES DE VOYAGE ne sauraient être acceptés simplement recouverts d'une feuille de papier ; les transporteurs peuvent exiger l'application de liteaux sur toutes les faces du colis ; c'est là d'ailleurs une mesure de protection efficace et peu coûteuse.

Les ARTICLES DE PARIS ont souvent une forme telle, en même temps qu'une valeur si minime, qu'il n'est guère possible au commerce de les emballer soigneusement ; toutefois, quand l'emballage est évidemment insuffisant, il convient de demander des garanties à l'expéditeur.

Les BACHES EN TOILE NEUVE ne doivent être acceptées que protégées par une toile ou une couche de paille sous toile.

Les BEURRES doivent être renfermés dans les caissons, fûts, cuveaux ou paniers suffisamment résistants pour les préserver de toute pression en cours de route.

(1) L'inexécution des obligations spéciales que les règlements imposent aux expéditeurs relativement à l'emballage des Colis postaux doit être considérée comme constituant un vice propre et par suite comme exonérant les transporteurs de toute responsabilité, car l'acceptation du Colis par la gare ou le bureau expéditeur n'indique pas qu'ils reconnaissent le bon état du Colis et de l'emballage, et ne rend pas les transporteurs irrécusables à exciper du défaut d'emballage ou du vice propre de la chose, sauf, bien entendu, l'obligation pour eux d'en fournir la preuve.

Les BICYCLETTES doivent être protégées par des paniers spéciaux en osier ou des cadres à claire-voie solides et serrés ; on ne peut les accepter sans emballage que comme bagages.

La BIMBELOTÉRIE doit être emballée dans des caisses ou paniers suffisamment résistants.

Les BONBONNES, en raison de leur fragilité, doivent être soigneusement protégées ; si l'emballage paraît insuffisant, il convient de demander des garanties à l'expéditeur.

Les CAGES A OISEAUX doivent être enveloppées dans du papier fort et enfermées dans des cadres à claire-voie.

Le CARTON BITUMÉ doit être mis sous toile.

Les CARTONNAGES ne sauraient être acceptés qu'en caisses à claire-voie.

Les CHANDELLES doivent être placées dans des caisses, tonneaux ou tambours.

Les CHAPELIÈRES NEUVES ne sauraient être acceptées qu'après application de liteaux sur toutes les faces.

La CHAPELLERIE doit être emballée dans des cartons protégés par des liteaux ; les cartons doivent être suffisamment résistants, et les liteaux suffisamment solides et serrés pour que les emballages puissent supporter les manutentions, les transbordements, l'empilage avec d'autres colis sans se déformer.

Les CHAUSSURES très communes, telles que les sabots, les galoches, les chaussons de lisière, peuvent être acceptées sans emballage ; quant à la chaussure de cuir elle doit être emballée soit dans des

boîtes de carton, soit même sous papier résistant bien ficelé.

Les CLOCHES EN VERRE doivent être emballées, soit dans des caisses solides à panneaux pleins ou à claire-voie, soit dans des harasses.

La CONFISERIE ne saurait être acceptée qu'en caisses établies avec un bois d'une épaisseur en rapport avec le poids du contenu.

Les CORPS GRAS FACILEMENT LIQUÉFIABLES doivent être expédiés dans un double récipient. Entre le premier (bouteille, flacon, pot, boîte, etc.) et le second (boîte en métal ou en bois résistant) doit être ménagé autant que possible un espace rempli de sciure, de son ou de toute autre matière absorbante.

Le COTON EN PAQUETS doit être entouré d'une toile ou tout au moins d'un papier résistant.

Les COURONNES MORTUAIRES ne doivent être acceptées qu'en caisses.

La COUTELLERIE doit être emballée dans des caisses établies avec un bois d'une épaisseur en rapport avec le poids du contenu.

Les CRIBLES doivent être enveloppés dans du papier fort et enfermés dans des cadres à claire-voie.

Les DALLES D'ARDOISES ne sauraient être acceptées qu'en caisses à claire-voie résistantes.

La DRAPERIE demande un emballage sous toile avec garniture de paille, ou un emballage équivalent.

La FAÏENCE doit être emballée dans des caisses, tonneaux ou harasses résistants et bien garnis de paille.

La FERBLANTERIE présente souvent une telle variété de formes en même temps qu'une si minime valeur, qu'il est difficile au commerce de l'emballer soigneu-

sement ; toutefois, quand l'emballage apparaît comme trop insuffisant, il convient de demander des garanties à l'expéditeur.

Les FEUILLES DE TÔLE ET DE ZINC, etc., sont souvent remises sans emballage. On peut les accepter dans ces conditions, mais il faut alors en faire une reconnaissance très soignée pour voir si elles n'ont pas des taches ou des rayures ; si elles en ont, le transporteur doit faire des réserves avant de les accepter.

Le FIL EN PAQUETS doit être entouré d'une toile ou tout au moins de papier résistant.

Les FILTRES EN GRÈS ne sauraient être acceptés qu'en caisses à claire-voie suffisamment solides.

Les FOURNEAUX EN FAÏENCE demandent, aux termes du règlement, « des emballages suffisamment résistants et protecteurs. »

Les FROMAGES ne doivent être acceptés que renfermés dans des caissons pleins ou à claire-voie, fûts, cuveaux, paniers, suffisamment résistants pour les préserver de toute pression en cours de route.

Les GARDE-MANGER doivent être enveloppés dans du papier fort et enfermés dans des caisses à claire-voie.

La LINGERIE doit être enveloppée dans des toiles d'emballage avec couche de paille, ou tout au moins, dans du papier très résistant.

Les LIQUIDES doivent en principe être expédiés dans un double récipient : entre le premier (bouteille, flacon, pot, boîte, etc.) et le deuxième (boîte en métal ou en bois résistant) doit être ménagé, autant que possible, un espace qui doit être rempli de sciure, de son ou de toute autre matière absorbante.

Les LIQUIDES EN FUT (vins, huiles, trois-six, spiri-

tueux, etc.) doivent, autant que possible, être remis en fûts pleins ; si, exceptionnellement, un fût est en vidange, il y a lieu d'exiger de l'expéditeur une garantie indiquant la vidange en centimètres et le poids du fût.

Les MACHINES A COUDRE ne doivent être acceptées que dans des cadres résistants.

Les MALLES ne sauraient être acceptées qu'après application de liteaux sur toutes les faces.

Les MARBRES doivent, à moins qu'il ne s'agisse de marbres tout à fait communs, être soigneusement emballés dans des cadres à claire-voie garnis de paille ou de foin. S'il s'agit de marbres en tranches scellées, il faut un scellement au plâtre ou au ciment sur toute la face des tranches, et si celles-ci ne sont pas toutes de même dimension, les parties qui dépassent doivent être protégées d'une façon spéciale, par des montants en bois et des tampons de paille, par exemple.

Les MEUBLES ordinaires doivent être enveloppés d'une toile d'emballage sous laquelle est placée une bonne couche de paille ou de foin ; en outre, les parties saillantes doivent être protégées autant que possible par des liteaux. Quant aux meubles de luxe, ils ne doivent être acceptés que solidement fixés dans des cadres résistants. Les chaises et meubles de bois blanc peuvent être acceptés sans emballage.

Les OEUFs doivent être expédiés dans des caisses d'un bois assez épais pour que les parois ne fléchissent pas sous la moindre pression. Si les caisses sont en bois léger, elles doivent être consolidées au moyen de montants d'angles plus résistants. Les caisses doivent en outre être munies de poignées, de

façon à permettre aux agents de les manutentionner en les tenant toujours à plat.

La PARFUMERIE ne doit être expédiée qu'en caisses suffisamment résistantes et à panneaux pleins. Si besoin est, un double récipient peut être exigé, et l'espace qui séparera le premier du second devra être rempli de sciure, de son ou de toute autre substance absorbante. Toute réclamation formulée à l'arrivée pour avarie à de la parfumerie qui n'aurait pas été emballée dans ces conditions, serait repoussée.

La PORCELAINE, ainsi que la POTERIE, doit être emballée dans des caisses, tonneaux ou harasses résistantes bien garnis de paille.

Les PRODUITS MÉTALLURGIQUES peuvent être acceptés sans emballage.

La QUINCAILLERIE présente le plus souvent de telles variétés de forme et une valeur si minime qu'il est difficile au commerce de l'emballer soigneusement; toutefois, quand l'emballage paraît insuffisant, il convient de demander des garanties à l'expéditeur.

Les RESSORTS ÉLASTIQUES pour meubles ne doivent jamais être acceptés sans emballage; ils doivent, autant que possible, être enveloppés de toile avec couche de paille.

Le SAVON EN PAINS doit être expédié dans des caisses, cadres ou fûts, ou sinon, avec une garantie de l'expéditeur dégageant formellement la responsabilité du transporteur pour les ruptures, les éraflures et l'écrasement.

Le SUCRE EN BOÎTES ne doit être accepté que dans des boîtes de bois ou de carton rigide.

Les STORES doivent être enveloppés dans du papier fort et enfermés dans des cadres à claire-voie.

Les TISSUS et la TOILERIE doivent être enveloppés dans des toiles d'emballage avec couche de paille, ou tout au moins dans du papier très résistant.

Les TOILES CIRÉES doivent être enveloppées dans du papier fort et enfermées dans des cadres à claire-voie.

La VANNERIE FINE doit être emballée dans des caisses à claire-voie solides. Les bottes d'osier sont admises sans emballage, à la condition qu'elles soient liées solidement au milieu et à chacune de leurs extrémités, et que chaque botte soit en outre pourvue d'une fiche en parchemin ou en papier très résistant, destinée à recevoir l'adresse et les étiquettes.

La VERRERIE doit être emballée dans des caisses, tonneaux ou harasses résistantes bien garnies de paille.

Les objets qui peuvent être emboîtés ou réunis et maintenus par un lien solide, muni de plombs ou de cachets, de manière à former un seul et même colis, ne pouvant se désagréger, sont acceptés sans emballage. Il n'est pas exigé d'emballage non plus pour les colis d'une seule pièce, tels que pièces de bois, métalliques, etc., qu'il n'est pas dans les usages du commerce d'emballer.

Telles sont, *grosso modo*, les conditions générales d'emballage que les Compagnies sont fondées à réclamer des expéditeurs pour les marchandises ordinaires ; mais il ne faut pas oublier que certaines matières (acides caustiques, alcools, essences, éthers, explosifs, fontaines à gaz, fontaines de sondage, gaz comprimés à 15 kilogrammes au plus par centimètre

carré, gaz comprimés à plus de 15 kilogrammes par centimètre carré, graisses, huiles minérales, liquides caustiques, liquides inflammables, matières et objets divers facilement inflammables, munitions de sûreté, produits chimiques divers), classées comme dangereuses par le règlement du 12 novembre 1897, peuvent être exceptionnellement admises, dans le service continental français, au transport par Colis postaux, sous des conditions particulières qu'indique le *Tarif pour le transport des Colis postaux* de 1908, pages 21 à 32, et auxquelles il importe de se référer au cas d'expédition de ces matières.

Il nous reste maintenant à indiquer dans un quatrième paragraphe, quelles matières sont exclues du transport par Colis postal ; toutefois, au préalable, nous pensons qu'il importe d'élucider la question de savoir comment doit être conditionné un Colis postal formé en tout ou partie d'imprimés, de journaux, etc. En effet, aux termes des règlements administratifs, les Colis postaux doivent, autant que possible, être *clos et cachetés* ; mais, d'autre part, l'article 8 de la loi du 6 avril 1878 n'a excepté du monopole postal les imprimés, journaux, recueils, annales, etc., qu'à la condition d'être expédiés en *paquets non cachetés et faciles à vérifier*. Comment concilier ces dispositions !

Les uns soutiennent qu'un règlement administratif ne pouvant avoir pour effet de modifier une loi, les journaux ou imprimés expédiés comme Colis postaux ne doivent pas être clos et cachetés.

D'autres, comme M. Hayes (1), admettent l'opi-

(1) G. HAYES, *Les Infractions postales*, p. 134, n° 121.

nion contraire, pour la raison que, puisque les journaux et les imprimés peuvent circuler légalement comme Colis postaux, ils doivent pouvoir être expédiés aux conditions spéciales à ces envois, c'est-à-dire en paquets clos et même cachetés. Cette opinion de M. Hayes nous paraît la meilleure, mais il aurait pu facilement la mieux justifier ; en effet, le service des Colis postaux, quoique confié pour son exécution aux Compagnies de chemins de fer, n'en demeure pas moins, comme nous l'avons montré au début, un service essentiellement postal ; par suite, au cas de transport par Colis postaux de journaux ou imprimés, l'article 8 de la loi du 6 avril 1878 ne s'applique pas, car, puisqu'il s'agit ici d'un transport postal, on ne saurait prétendre faire jouer des règles visant au contraire une exception au monopole de l'Administration des Postes. En d'autres termes donc, la controverse qui nous occupe n'existe pas : elle est née d'observations faites à la légère qui disparaissent au moindre examen quelque peu sérieux.

§ 4. — *Prohibitions*

D'une manière générale, les animaux vivants (écrevisses, crustacés, huîtres, coquillages et abeilles (1) exceptés) ne sont pas admis dans les Colis

(1) Les abeilles doivent être placées dans des boîtes disposées de façon à éviter tout danger pour les agents et à permettre la vérification du contenu.

postaux. De même, est interdit le transport par cette voie des matières suivantes, classées comme dangereuses et infectes par le règlement du 12 novembre 1897 :

Acétylène liquéfié ou comprimé à plus de 1 kilogramme, acide azotique monohydraté ou ordinaire, acide carbonique liquéfié, acide nitrique du commerce, acide nitrique monohydraté (*rouge ou fumant*), acide picrique, acide sulfonitrique, acide sulfureux anhydre liquéfié, agglomérés (ou pastilles) de chlorate de potasse et de bioxyde de manganèse, allumettes chimiques et autres à friction, allumeurs pour mèches lentes, ammoniac (*gaz*) liquéfié, amorces en papier pour jouets ou briquets de poche, amorces électriques munies de détonateurs, amorces pour détonateurs d'obus, amorces pour pétards explosifs, artifices, boyaux verts, brome, cadavres d'animaux, caillettes de veau fraîches, carnasses non chaulées, cartouches (1), celloïdine, chiffons (*de laine, de coton, de poils, de laine artificielle, de soie, de lin, de chanvre, de jute*) imprégnés de graisse ou de vernis, chlorates, chlore liquéfié anhydre, chlorure d'acétyle, chlorure de méthyle, chlorure de phosphore, collodion, cordages et cordelettes imprégnés de graisse ou de vernis, cordeaux détonants, cordeaux porte-feu, cornes, courroies de

(1) Le transport des cartouches par Colis postal est toutefois permis lorsqu'elles accompagnent une arme à feu, et à condition qu'il n'y en ait pas plus de 100 ; elles doivent alors être solidement emballées dans une petite caisse en bois spéciale, solidement fixée dans la caisse principale.

coton et de chanvre imprégnées de graisse ou de vernis, crésylite, cuirs verts non salés, cylindres à fumée, cylindres incendiaires, déchets d'animaux sujets à putréfaction, déchets (*de laine, de coton, de poils, de laine artificielle, de soie, de lin, de chanvre, de jute*) imprégnés de graisse ou de vernis, détonateurs pour pétards et explosifs, détonateurs amorcés pour obus, détonateurs chargés en mélinite, etc., dynamite, eau forte, éther sulfurique, éther sulfurique (*liquides contenant en grande quantité de l'*), étoupes (*de laine, de coton, de poils, de laine artificielle, de soie, de lin, de chanvre, de jute*) imprégnées de graisse ou de vernis, explosifs de sûreté, explosif type 0 n° 1, fascines goudronnées, ficelles imprégnées de graisse ou de vernis, flambeaux, fulmi-coton, fulminates, fusées de signaux, gadoues noires et vertes, gaz comprimés à plus de 15 kilogrammes, graisses, grenades éclairantes, iodures de phosphore, laine grasse ayant servi au nettoyage, matières dangereuses non classées, matières ayant servi à épurer le gaz d'éclairage et contenant du fer ou du manganèse, matières fécales, mèches à étoupille, mèches de mineur munies d'amorces ou d'autres moyens d'inflammation, mélinite, nitrite d'ammoniaque, nitro-glycérine, obus chargés, onglons, os frais, os de cuisine, oxychlorure de carbone liquéfié, oxychlorure de phosphore, pastilles de chlorate, peaux (débris frais non chaulés de), peaux fraîches non salées, pentachlorure de phosphore, pétards de cavalerie chargés à mélinite, etc., pétards pour signaux d'arrêt sur les chemins de fer, pétards pour velocipédistes et engins analogues, phosgène liquéfié, phosphore ordinaire, phos-

phure de calcium, picrates de potasse et d'ammoniaque, pois fuminants, potassium, poudres de guerre, de mine ou de chasse, poudrette, protoxyde d'azote liquéfié, pyroxyles, sabots d'animaux, sang non desséché, signaux à percussion, sodium, suifs (résidus de fonte de), sulfure de carbone, superchlorure de phosphore, tendons, tourteaux goudronnés, trichlorure de phosphore, vélo-torpilles.

Il est également interdit d'expédier des colis postaux contenant des articles prohibés par les lois ou règlements de douane ou autres, sous les peines prévues par les lois sur la matière, selon la nature de chaque contravention.

Enfin, aux termes de l'article 4 de la loi du 12 avril 1892 déclarant applicables les dispositions de l'article 9 de la loi du 25 juin 1856 (qui renvoie lui-même aux dispositions de l'article 5 de l'arrêté du 27 prairial an IX et de l'article 22 de la loi du 22 juin 1854), de l'article 9 de la loi du 4 juin 1859, et de l'article 9 de la loi du 25 janvier 1873 (qui renvoie lui aussi aux dispositions de l'article 5 de l'arrêté du 27 prairial an IX, à celles de l'article 22 de la loi du 22 juin 1854 et en outre à celles de l'article 9 de la loi du 4 juin 1859) :

1° L'insertion dans les colis postaux de lettres ou de notes manuscrites ayant le caractère de correspondance personnelle est punie d'une amende de 150 à 300 francs ¹⁾, qui peut d'ailleurs être abaissée

(1) Une exception existe cependant pour les factures: elle est prévue par l'article 12 *in fine* de la convention internationale de Vienne du 4 juillet 1891, applicable aux Colis postaux de l'intérieur, en vertu de

jusqu'à 16 francs suivant les circonstances, en vertu de l'article 8 du décret du 24 août 1848, mais qui peut aussi, en cas de récidive, être portée jusqu'à 3000 fr.

L'article 12 de la Convention du 15 janvier 1892 conclue entre l'Etat et les Compagnies de chemins de fer. Cet article dispose : « Il est permis d'insérer dans l'envoi la facture ouverte réduite aux énonciations constitutives de la facture. » Ces énonciations nous paraissent devoir être, au moins quand il s'agit de Colis postaux du service intérieur, toutes celles qu'énumère l'article 23 de l'arrêté du 25 novembre 1893 ainsi conçu :

ARTICLE 23. — *Les factures de débit et les bordereaux ou avis d'expéditions, les factures d'avoir et les relevés de comptes ou de factures peuvent contenir les indications ci-dessous mentionnées :*

1^{re} Factures de débit et bordereaux ou avis d'expédition :

Numéro d'ordre, marques, désignation et prix des objets, escompte, frais et débours, date d'expédition, provenance.

Toute indication du mode d'envoi, comme par exemple : Chemin de fer (petite ou grande vitesse), — tarif ordinaire ou tarif spécial, — bateaux, — messageries, — par le messenger X ou par M. X, — par sa voiture ou par lui-même, — à la disposition, — en dépôt, — Colis postal en gare ou à domicile.

Désignation de la date, du mode et du lieu de paiement : Payable comptant, — payable à... jours ou à... mois, — payable le..., — valeur au..., prochain ou à... mois, — payable ou valeur en ma traite au..., — contre remboursement, — payable en timbres-poste, en papier sur telle ville, chez M. X ou autres mentions équivalentes :

Rappel de l'ordre ou de la commande ;

En disponibilité sur marché du..., — situation du marché ;

Sauf erreur ou omission (S. E. O. O.)

Duplicata, — conditionnelle, — conditionnellement, — remis à condition, — remis conditionnellement, — gardé ou conservé sur condition du...

Facture rectificative, — facture rectifiée.

Cadeau offert ;

Fûts, caisses, emballages, etc., à rendre, à la condition que cette indication se rapporte aux emballages des marchandises facturées et non à des emballages antérieurement fournis.

2^{re} Factures d'avoir :

Désignation et prix des marchandises qui en font l'objet.

3^{re} Relevés de comptes ou de factures :

Relevé de compte par doit et avoir, relevé par totaux des factures antérieures, date de ces factures, date et mode de paiement.

2° L'insertion sans déclaration de valeur, dans les Colis postaux, d'espèces monnayées, de matières d'or ou d'argent ou d'autres objets précieux est punie d'une amende de 50 à 500 fr.

L'Administration a d'ailleurs toujours le droit de transiger.

De ce que, aux termes de l'article 4-2° de la loi du 12 avril 1892, l'insertion sans déclaration de valeurs dans les colis postaux *d'espèces monnayées, de matières d'or ou d'argent ou d'autres objets précieux* est seule réprimée, résulte que l'insertion dans ces colis de billets de banque ou autres valeurs papier, payables au porteur ou non, reste légalement permise ; on ne peut guère prétendre, en effet, que les mots *autres objets précieux* qui figurent avec un sens bien déterminé, exclusif de valeurs papier, dans la loi du 25 janvier 1873, puissent comprendre, dans l'article 4-2° de la loi du 12 avril 1892, les billets de banque et autres valeurs payables ou non au porteur. Cette conséquence, à laquelle conduit nécessairement l'interprétation restrictive qui doit être appliquée au texte précité, comme à toute disposition pénale, est absolument extraordinaire ; mais le législateur a sans doute pensé que personne ne songerait à expédier

ARTICLE 24. — Il est interdit d'expédier à taxe réduite :

1° Des factures, bordereaux ou avis d'expédition, relevés de compte ou relevés de facture rédigés en forme personnelle, ou contenant un texte de lettre ou une formule de salutation.

2° Des lettres de commande ou de commission ;

Et en général tous les objets quelconques, ayant par eux-mêmes le caractère d'une correspondance ou pouvant en tenir lieu, ainsi que ceux portant des mentions ayant ce même caractère et autres que celles autorisées.

des billets de banque ou toutes autres valeurs papier dans un colis postal, et la pratique n'a révélé jusqu'à présent aucun fait prouvant qu'il se soit trompé.

Notons d'ailleurs que les infractions à ces diverses prohibitions ne peuvent le plus souvent pas être constatées ; en effet, les Colis postaux ne doivent pas, comme les autres objets postaux circulant à tarif réduit, être obligatoirement conditionnés de façon à pouvoir être vérifiés facilement, puisqu'on lit, dans l'article 1^{er} § 2 du règlement du 20 juin 1892 : « Dans » les relations internationales, le Colis postal doit, » sous peine de refus, être scellé par un cachet à la » cire, par un plomb ou autre moyen, avec empreinte » ou marque spéciale de l'expéditeur. L'apposition » de cachets, de plombs, etc., n'est pas obligatoire » pour les colis ordinaires du régime intérieur, mais » cette mesure de précaution doit être recommandée » au public. » Généralement donc, les contraventions ne seront guère constatées qu'accidentellement, soit à l'occasion de vérifications faites par les employés de l'octroi, soit à la suite du refus de prendre livraison de colis prétendus spoliés en cours de route, et dont l'ouverture aura été effectuée sur la demande des destinataires, en présence d'agents des postes ou d'agents de l'autorité ayant qualité pour constater les contraventions. En d'autres termes, cette constatation, qui ne peut jamais être faite directement, sera presque toujours le résultat de circonstances fortuites.

§ 5. — *Groupages*

Les prix et conditions de transports des Colis postaux ne sont applicables qu'à des colis isolés ; les groupes de colis ne peuvent en bénéficier, alors même que le poids de ces groupes ne dépasse pas 10 kilogrammes.

Toutefois, les expéditeurs *réels* (1) peuvent réunir en un seul colis plusieurs objets (boîtes, caisses, etc.) adressés à un même destinataire, pourvu que le colis ainsi formé n'excède pas le poids de 10 kilogrammes, et que les divers objets dont il est composé soient enfermés dans un même emballage.

La réunion sous un même emballage n'est pas exigible dans le service intérieur (France continentale, Corse, Algérie et Tunisie) :

1^o Pour les Colis postaux composés soit de caisses, soit de boîtes, soit de paniers pleins, de dimensions identiques et d'une résistance suffisante, superposés et solidement liés au moyen d'une bonne corde sur les attaches de laquelle auront été apposés des plombs ou cachets, de manière à rendre impossible toute perte ou spoliation en cours de transports. L'emploi de bandes de sûreté en toiles ou en papier,

(1) C'est-à-dire que cette faculté de groupage n'est pas accordée aux entrepreneurs de messageries et autres intermédiaires de transport.

collées sur les objets ainsi groupés, ne pourra dispenser dans aucun cas de l'apposition de plombs ou de cachets.

2° Pour les Colis postaux composés de paniers vides ou de pièces de grosses vanneries, il suffit que ces objets soient emboîtés l'un dans l'autre et ficelés ensemble, de manière à former un seul et même colis ne pouvant se désagréger en cours de transport.

§ 6. — *Tarif et Expédition*

L'expéditeur de Colis postaux doit les déposer : dans les gares des chemins de fer, dans les bureaux de ville des Compagnies, et, pour certaines localités éloignées des voies ferrées, dans les bureaux des correspondants des Compagnies ou, à défaut, dans les bureaux de poste desservis par des courriers de dépêches en voiture, et spécialement désignés (1).

L'expéditeur de Colis postaux peut les adresser *en gare*, à l'agence maritime du port d'arrivée, poste restante, ou à *domicile*. Les colis sont livrables à domicile dans les localités desservies par factage ou correspondance; mais il ne peuvent être adressés

(1) Aux termes en effet du règlement ministériel du 20 juin 1892, un certain nombre de bureaux de poste (1200 environ) ont été désignés pour recevoir les Colis au départ, et, à l'arrivée, les remettre aux destinataires. Le transport entre ces bureaux et les gares est effectué par les courriers ordinaires ou par les correspondants des Compagnies et aux frais de celles-ci.

que livrables en gare, à l'agence maritime, ou poste restante, s'ils sont à destination d'une localité non pourvue d'un service de factage ou de correspondance.

La liste des localités pour lesquelles les Colis postaux peuvent être acceptés est tenue à la disposition du public partout où peut s'effectuer le dépôt des Colis postaux (1). Celles de ces localités qui sont dotées d'un service de factage, de correspondance ou d'un bureau de poste ouvert au service y sont spécialement indiquées, ainsi que les localités où le service est fait au bureau de poste.

L'affranchissement des Colis postaux est obligatoire au départ, c'est-à-dire qu'ils ne peuvent jamais être expédiés en *port dû*. Le tarif varie, d'abord avec le poids, puis, suivant que le dépôt et la livraison ont lieu en gare, à domicile ou dans un bureau de poste.

	0 à 3 k.	3 à 5 k.	5 à 10 k.
Colis déposé et adressé en gare.	0.60	0.80	1.25
Colis déposé en gare et livrable à domicile ou poste restante.	0.85	1.05	1.50
Colis déposé dans un bureau de poste ou de correspondance et livrable en gare.....	0.85	1.05	1.50
Colis déposé dans un bureau de poste ou de correspondance et livrable à domicile ou poste restante.....	1.10	1.30	1.75

(1) Lorsque l'on veut envoyer un Colis postal dans une localité où il y a ni gare, ni bureau de correspondance, ni bureau de poste se chargeant des colis, on doit l'adresser à la gare ou au bureau de correspondance ou de poste le plus rapproché, et le destinataire l'y fera prendre à ses frais et par les moyens à sa convenance.

Ces prix se composent :

1° De la taxe de transport de gare en gare, qui est respectivement de 0 fr. 50 centimes pour les colis de 0 à 3 kilogrammes, de 0 fr. 70 centimes pour les colis de 3 à 5 kilogrammes, et de 1 fr. 15 centimes pour les colis de 5 à 10 kilogrammes.

2° D'un droit de timbre unique de 0 fr. 10 centimes, qui remplace pour les Colis postaux, les droits nombreux et très onéreux dont sont frappés les autres transports en grande vitesse.

3° Pour les colis qui ne sont pas déposés ou livrés en gare, du droit de factage ou d'apport en gare qui est de 0 fr. 25 centimes, et qui, dans la dernière hypothèse (colis déposés dans un bureau de poste ou de correspondance et livrable à domicile ou poste restante), se trouvant du tant au départ qu'à l'arrivée, est doublé.

Ces prix s'augmentent, pour les colis à destination de la Corse et de l'Algérie, d'une surtaxe de 0 fr. 25 centimes lorsque la localité de destination est un port, de 0 fr. 50 centimes lorsqu'elle est située dans l'intérieur, et, pour la Tunisie, d'une surtaxe uniforme de 0 fr. 50 centimes.

Remarquons, avant d'aller plus loin, que les Colis postaux formant une partie intégrante du service postal, les tarifs applicables en la matière sont des tarifs postaux. Certes, à vrai dire, les taxes qu'ils comportent sont plus élevées que les taxes postales en général, mais elles n'en ont pas moins été calculées conformément à l'esprit et aux habitudes de l'Administration des Postes, notamment indépendamment de toute considération de distance, et leur majoration tient simplement à ce que le cahier des

charges des Compagnies qui les astreint à transporter gratuitement les articles de correspondance n'a rien dit de semblable pour les paquets de 3, 5, 10 kilogrammes : en donnant une telle extension au service postal, il fallait par conséquent accorder une rétribution aux chemins de fer.

§ 7. — *Bulletins d'expédition*

Chaque Colis postal pour l'intérieur de la France doit être accompagné d'un bulletin d'expédition (1) qui est rempli, daté et signé par l'expéditeur et représente l'acquittement de la taxe de transport (2).

Les formules de ces bulletins d'expédition sont mises en vente dans toutes les gares et bureaux ouverts au service ; elles peuvent, d'ailleurs, être achetées en nombre et à l'avance par les expéditeurs (3).

Le récépissé (qui est délivré gratuitement à l'expéditeur au moment du dépôt) doit être adhérent au bulletin d'expédition, lors de la remise à la gare ou au bureau de départ.

Le bulletin d'expédition ne doit porter aucune trace de grattage, de lavage ou d'altération quelconque. Les surcharges régulièrement approuvées sont seules admises. Les bulletins d'expédition détériorés ou

(1) Règlement ministériel du 20 juin 1892, article 20, § 1.

(2) Règlement ministériel du 20 juin 1892, article 20, § 4.

(3) Règlement ministériel du 20 juin 1892, article 20, § 3.

mis hors d'usage avant emploi peuvent être échangés contre d'autres bulletins du même prix, moyennant le paiement des 0 fr. 10 de timbre et à la condition que le récépissé soit adhérent au bulletin (1).

Dans les relations de la France avec la Corse, l'Algérie et la Tunisie (2), il est permis de faire usage d'un seul bulletin d'expédition pour plusieurs colis, jusqu'au nombre maximum de trois, émanant du même expéditeur et adressés au même destinataire, mais à la condition que ces colis soient de la même coupure de poids. L'avantage de ce procédé est de ne faire payer qu'une seule fois le droit de timbre de 0 fr. 10 : soit en effet trois colis de 3 kilogrammes à expédier dans un port de Corse au bureau de l'agence maritime : si l'on fait usage d'un seul bulletin d'expédition, on paiera $0,75 + 0,75 + 0,75 + 0,10 = 2,35$; tandis que, si on en employait trois, il faudrait payer $0,75 + 10 + 0,75 + 10 + 0,75 + 10 = 2,55$.

(1) Règlement ministériel du 20 juin 1892, article 20, § 6.

(2) Les Colis à destination de la Corse, de l'Algérie et de la Tunisie donnent lieu en outre à l'établissement d'une déclaration en douane qui peut être unique pour 3 colis au maximum, à condition que ces 3 colis soient adressés par le même expéditeur au même destinataire, qu'aucun des 3 ne soit grevé de remboursement, et que des colis avec déclaration de valeur ne soient pas réunis à des colis ordinaires (Convention de Rome du 26 mai 1906. Règlement d'exécution, article VI, § 2). Les formules sont mises gratuitement à la disposition du public dans les gares, bureaux et agences ouverts au service. Elles sont remplies par l'expéditeur et sous son entière responsabilité. Celui-ci peut du reste prendre à sa charge, en faisant un dépôt d'arrhes suffisant, les droits de douane exigibles à l'arrivée, et aussi, pour les colis à destination de villes pourvues d'octroi, les droits d'octroi et d'entrée (Décrets des 27 juin 1892, article 4 et 5, septembre 1897, article 6).

§ 8. — *Déclaration de valeur*

Comme la perte, la détérioration ou la spoliation d'un Colis postal ne donne droit qu'à une indemnité maxima de 15 francs pour les colis de 0 à 3 kilogrammes, 25 francs $\%$ de 3 à 5 kilogrammes et 40 francs $\%$ de 5 à 10 kilogrammes, les objets de quelque valeur ne pouvaient pas en pratique être expédiés par Colis postaux. Pour remédier à cette situation, la Convention internationale de Vienne du 4 juillet 1891, dans son article premier, dont les dispositions ont passé dans les articles 5, § 2, et 12, § 1 de la Convention du 15 janvier 1892 conclue entre l'Etat français et les Compagnies de chemins de fer et de navigation maritime subventionnées, est venue permettre d'assurer les Colis postaux jusqu'à une valeur maxima de 500 francs, moyennant le paiement d'un droit de 0 fr. 10. Puis, en exécution de la Convention de Rome du 26 mai 1906, le décret du 28 août 1907 a élevé ce maximum à 5000 francs, sans qu'aucune Convention, du moins à notre connaissance, soit intervenue entre l'Etat et les Compagnies de transport. Et désormais, le droit d'assurance à percevoir pour déclaration de valeur à l'intérieur de la France continentale, et à l'intérieur de la Corse et de l'Algérie, est de 0 fr. 10 par 500 francs ou fraction de 500 francs ; dans les relations de la France avec la Corse, l'Algérie, la Tunisie et les Colonies

françaises, et réciproquement, le droit d'assurance est de 0,20 par 300 francs ou fraction de 300 francs. De tout cela résulte, qu'au cas de perte, spoliation ou détérioration d'un Colis postal assuré, les Compagnies seront tenues de rembourser une somme qui pourra être égale au montant des valeurs déclarées. Mais la déclaration d'une valeur supérieure à la valeur réelle, outre qu'elle rend l'expéditeur passible des peines édictées par l'article 5 de la loi du 4 juin 1859 (emprisonnement d'un mois à un an, et amende de 16 à 500 francs) lui fait également perdre tout droit à indemnité.

La taxe additionnelle de déclaration de valeur est constatée au moyen d'une vignette de couleur rouge et portant l'indication : valeur déclarée apposée dans la case *ad hoc* du bulletin d'expédition (1). Pareille vignette est apposée sur le colis (2).

L'apposition de cachets ou plombs est obligatoire pour tous les colis avec valeur déclarée. Cette apposition doit être faite non seulement sur le colis (3) mais aussi sur le bulletin d'expédition (4). L'adresse doit être écrite sur l'emballage même du colis ; elle doit porter la déclaration de valeur et en outre le poids exact du colis en kilogrammes et grammes (5). La déclaration de valeur doit être formulée en toutes lettres et en chiffres, sans ratures ni surcharges, même approuvées, aussi bien sur l'adresse du colis

(1) Règlement ministériel du 20 juin 1892, art. 20, § 2.

(2) Règlement ministériel du 20 juin 1892, art. 9, § 8.

(3) Règlement ministériel du 20 juin 1892, art. 1, § 1.

(4) Règlement ministériel du 20 juin 1892, art. 9, § 3.

(5) Règlement ministériel du 20 juin 1892, art. 1, § 5.

que sur le bulletin d'expédition et sur le récépissé à remettre à l'expéditeur lors du dépôt (1).

Rappelons qu'on ne peut expédier sans déclaration de valeur, par Colis postal, ni espèces monnayées, ni matières d'or ou d'argent, ni autres objets précieux.

§ 9. — *Remboursements*

Ni la Convention internationale de Paris du 3 novembre 1880, ni la Convention entre l'Etat et les Compagnies françaises de transport du 2 novembre 1880, n'avaient prévu la faculté d'expédier des Colis postaux contre remboursement. Cette innovation est due à l'art. 1^{er} de la loi du 24 juillet 1881 ; mais, tandis que sous le régime de cette loi, le montant du remboursement ne pouvait, aux termes de l'art. 2, être supérieur à la somme de 100 fr., ce maximum a été successivement porté à 500 fr. par la Convention du 15 janvier 1892 et à 1000 fr. par le décret du 28 août 1907.

Les colis grevés de remboursement à destination de la France ne sont acceptées que pour les localités sièges d'une gare ou desservies par un correspondant du chemin de fer. Les colis contre remboursement pour la Corse et l'Algérie ne sont acceptés que pour les villes désignées par la lettre R aux pages

(1) Règlement ministériel du 20 juin 1892, art. 1, § 5, et art. 9, § 3.

267 à 279 du *Tarif pour le transport des Colis postaux* de 1908.

L'expédition d'un colis grevé de remboursement donne lieu à l'émission simultanée de deux bulletins d'expédition, l'un rempli, daté et signé par l'expéditeur au départ, l'autre rempli au bureau d'arrivée et servant au retour de la somme, ou, si la livraison n'en a pas été faite, du colis.

Il est perçu pour ce retour, que la livraison ait eu lieu en France, en Corse ou en Algérie (1), les taxes suivantes :

1° Pour les remboursements ne dépassant pas 500 francs : 0 fr. 60 (y compris le droit de timbre de 0 fr. 10), si le montant du remboursement doit être payé à l'expéditeur en gare ou au bureau de dépôt ; 0 fr. 85 (y compris le droit de timbre de 0 fr. 10, et le droit de factage de 0 fr. 25), si le remboursement doit être payé au domicile de l'expéditeur ;

2° Pour les remboursements au-dessus de 500 francs jusqu'à 1000 francs : 0 fr. 85 (y compris le droit de timbre de 0 fr. 10) si le montant du remboursement doit être payé à l'expéditeur en gare ou au bureau de dépôt ; 1 fr. 10 (y compris le droit de timbre de 0 fr. 10, et le droit de factage de 0 fr. 25) si le remboursement doit être payé au domicile de l'expéditeur.

L'indication du montant du remboursement doit être formulée en toutes lettres, et en chiffres, sans

(1) La Tunisie ne participe pas, pour les colis grevés de remboursement, au régime Franco-Corse-Algérien, mais est au contraire rejetée dans le régime international.

ratures ni surcharges, même approuvées, aussi bien sur l'adresse du colis que sur le bulletin d'expédition, dans la case *ad hoc*, et sur le récépissé à remettre à l'expéditeur (1).

Une étiquette spéciale, de couleur rouge, portant l'indication « *Remboursement* », est apposée lors du dépôt, sur les colis grevés de remboursement (2).

§ 10. — *Avis de réception*

Aux termes de l'article 2, § 7 du règlement ministériel du 20 juin 1892, l'expéditeur d'un Colis postal peut, au moment du dépôt, demander, en payant d'avance un droit supplémentaire de 0 fr. 25, à être avisé de la réception du colis par le destinataire. Le bureau d'origine inscrit alors à la main, sur ce colis, d'une manière très apparente, la mention « *Avis de réception* », ou y appose l'empreinte d'un timbre portant « *A. R.* », et adresse au bureau de destination une formule d'avis de réception, que l'on joint au bulletin d'expédition. Le bureau de destination, dès la livraison du colis, après avoir dûment rempli la formule, la renvoie au bureau d'origine qui la fait parvenir à l'expéditeur du colis.

(1) Règlement ministériel du 20 juin 1892, art. 1, § 5, et art. 9, § 3.

(2) Règlement ministériel du 20 juin 1892, art. 9, § 8.

§ 11. — *Transport*

Aux termes de l'art. 5, § 1 du règlement du 20 juin 1892 concernant l'exécution par les Compagnies de chemins de fer du service des Colis postaux, les Colis postaux sont transportés par les trains en usage pour le service des colis de grande vitesse et dirigés par le même itinéraire que ces colis. Comme ceux-ci également ils doivent être déposés en gare 3 heures au moins avant l'heure réglementaire du départ du train. Leur expédition, leur transmission d'une Compagnie à une autre ont lieu sur le territoire français dans les délais les plus courts fixés par les règlements généraux pour les transports à grande vitesse. Au cas de changement de réseau dans une gare commune, un délai supplémentaire de 3 heures est accordé en sus du temps normal de transport ; lorsqu'au contraire il faut transborder les colis d'une gare à une autre, alors même qu'elles seraient reliées par rails, ce délai est porté à 6 heures, non compris le temps pendant lequel les gares sont fermées (1).

(1) Heures d'ouvertures des gares pour la grande vitesse et les Colis postaux :

Service d'été (du 1^{er} avril au 30 septembre) : de 6 heures du matin à 8 heures du soir.

Service d'hiver (du 1^{er} octobre au 31 mars) : de 7 heures du matin à 8 heures du soir.

§ 12. — *Rectification d'adresse. — Retrait des colis
en cours de route*

Aux termes de l'article 2, § 8 du règlement du 20 juin 1892, l'expéditeur d'un Colis postal peut le faire retirer du service ou en faire modifier l'adresse tant que ce colis n'a pas été livré au destinataire, moyennant le paiement de la taxe applicable à une lettre recommandée ou à un télégramme, suivant que l'expéditeur désire que sa demande soit transmise par la voie postale ou par la voie télégraphique. Le réclamant doit justifier de son identité, fournir un fac-simile de la suscription du colis et représenter le récipissé ; il doit en outre déclarer par écrit qu'il est l'expéditeur du colis, et s'engager à demeurer garant et responsable envers qui de droit de tous les effets de la rectification d'adresse ou du retrait. Enfin, s'il y a lieu à une nouvelle transmission du colis, le réclamant doit garantir d'avance le paiement du port supplémentaire dû pour cette transmission.

Ce droit pour l'expéditeur d'un objet confié à la poste d'en réclamer le retrait et de se le faire restituer soit pour en modifier l'adresse, soit pour toute autre raison, tant que cet objet n'a pas été remis au destinataire, n'a d'ailleurs été admis qu'avec la plus grande difficulté. L'Administration, en effet, s'appuyant sur ce que en cas de perte de valeurs confiées à la poste, l'indemnité est attribuée de préférence au destinataire, par la loi du 5 nivose an V, article 4, et par celle du

25 janvier 1873, article 4, considérait tout objet expédié comme la propriété du destinataire, du moins dès qu'il avait quitté le bureau d'origine ; et la jurisprudence, sans être toutefois uniforme, penchait pourtant plutôt pour cette solution.

C'est le Conseil d'Etat, appelé en 1883 à délibérer sur la question, qui a consacré la doctrine nouvelle : Il se forme, dit-il dans son avis du 6 août, entre l'expéditeur et l'Administration des Postes, un contrat aux termes duquel, l'un donne mandat à l'autre de transporter ou de remettre un objet à une tierce personne. Le mandant est libre, tant que ce mandat n'a pas été exécuté, de le modifier ou de le révoquer, et l'Administration peut seulement réglementer, dans l'intérêt du service, les conditions d'exercice de ce droit.

§ 13. — *Livraison*

Les Colis postaux sont remis contre reçu aux destinataires ou à leurs représentants, soit en gare, en douane, à une agence maritime ou poste restante, soit à domicile (1).

Les destinataires de colis livrables en gare ou en douane ou à une agence maritime ou poste restante, sont prévenus de leur arrivée par les soins des Compagnies dans le plus court délai possible et au plus

(1) Règlement ministériel du 20 juin 1892, art. 4, § 2.

dans les 24 heures, au moyen d'une lettre d'avis non cachetée et dont le port fixé à 0 fr. 05 est remboursé par les destinataires (1). Les colis sont retirés par leurs soins et à leurs frais.

De même, tout Colis postal porté à domicile par un service de factage ou de correspondance, et qui, pour une cause quelconque, n'a pas été livré, est conservé en gare, au bureau de correspondance ou au bureau de poste, à la disposition du destinataire qui doit l'y faire retirer. Ce dernier peut toutefois demander un nouveau transport à domicile, mais la livraison n'est alors opérée que contre paiement d'un nouveau droit de factage de 0 fr. 25, indépendamment du droit de magasinage exigible s'il y a lieu en conformité des tarifs (2).

Les Colis postaux sont livrés en gare 2 heures après l'arrivée du train, et, si cette arrivée a eu lieu de nuit, 2 heures après l'ouverture de la gare, c'est-à-dire de 8 heures du matin à 8 heures du soir en été (1^{er} avril au 30 septembre), et de 9 heures du matin à 8 heures du soir en hiver (1^{er} octobre au 31 mars). Exception est faite pour le lait, les fruits, la volaille, la marée et autres denrées destinées à l'approvisionnement de Paris et de quelques autres grandes villes : les colis les contenant sont mis à la disposition des destinataires, de nuit comme de jour, 2 heures après l'arrivée du train (3).

Les Colis postaux à domicile sont transportés chez

(1) Décret du 27 juin 1892, art. 3. Arrêté ministériel du 25 novembre 1893, art. 19.

(2) Décrets du 27 juin 1892, art. 3, et du 5 septembre 1897, art. 6.

(3) Arrêté du ministre des Travaux publics du 12 juin 1866, art. 4 et 5,

le destinataire par un service de factage spécial organisé par les Compagnies. Le délai de factage à domicile varie avec les localités. A Paris il est de 5 heures à partir de l'arrivée *effective* du train réglementaire qui a dû effectuer le transport pour les denrées alimentaires à destination des Halles Centrales, de 10 heures pour les autres articles de messageries (1). A Montpellier ce délai de factage à domicile est de 24 heures.

Aux termes de l'art. 4-2° du règlement ministériel du 18 juin 1892, les agents ou préposés des Compagnies ne doivent se dessaisir des Colis postaux tant en gare qu'à domicile qu'après s'en être fait donner décharge par les destinataires. Lorsque ceux-ci supposent que le colis à eux destiné a été ouvert en cours de route, et tout ou partie de son contenu soustrait à leur détriment, ils ont le droit, si le colis est livrable en gare, d'en effectuer l'ouverture sous les yeux des agents de la Compagnie ; si au contraire le colis est livrable à domicile, le destinataire en le recevant doit n'en donner décharge que sous la réserve écrite qu'un employé des chemins de fer viendra assister à son ouverture, car le camionneur n'a pas qualité pour cela.

Lorsqu'un Colis postal porte une adresse incomplète, si le destinataire est connu dans la localité et par suite si son domicile est facile à trouver, le transporteur est responsable du défaut de livraison, mais dans le cas contraire il ne peut être recherché (2).

(1) Arrêté du ministre des Travaux publics du 16 mars 1884, art. 1 et 2.

(2) Bordeaux, 3 février 1903 : Dalloz, 1904, 2, 300.

Le destinataire doit acquitter les droits de douane, d'octroi et autres, non payés au départ.

L'espèce suivante se présente assez fréquemment : un Colis postal est affranchi au départ comme livrable à domicile ; mais, pour plus de célérité par exemple, le destinataire le fait prendre en gare à l'arrivée et transporter chez lui par un de ses employés ou par un camionneur, ou encore, comme dans une affaire portée devant le Conseil d'Etat, le destinataire est camionneur et vient prendre livraison lui-même de son colis : Peut-il réclamer à la Compagnie le remboursement de la taxe de factage de 0 fr. 25 perçue au départ ? La Cour de cassation, dans un arrêt du 2 décembre 1891, avait admis l'affirmative ; mais le Conseil d'Etat, dans un arrêt du 20 mai 1898, a admis au contraire la négative, en disant que le prix payé pour le transport d'un Colis postal n'est pas un paiement ordinaire, mais un affranchissement, comme pour les lettres, et un affranchissement obligatoirement préalable ; or, le droit d'affranchissement une fois régulièrement payé est acquis à l'Etat, ou, comme ici, à la Compagnie subrogée par la loi du 3 mars 1881 dans ses droits ; et ce droit est régulièrement payé quand l'expéditeur, ayant à opter entre deux taxes, celle de transport à domicile et celle de transport en gare, a choisi et acquitté la taxe de transport à domicile (1).

(1) Cassation, 2 décembre 1891, affaire Bellaud : Sirey, 1892, 1, 92 ; Conseil d'Etat, 20 mai 1898, affaire Gaillard et Massot : Sirey, 1900, 3, 59 ; A. Dejean, *Revue d'Administration*, 1898, t. II, p. 393.

§ 14. — *Exprès*

Aux termes de l'article 2, § 9 du règlement ministériel du 20 juin 1892, à l'intérieur de la France continentale, les Colis postaux peuvent, à la demande des expéditeurs, être remis à domicile par un porteur spécial immédiatement après leur arrivée dans les localités où la livraison à domicile est assurée. Si la livraison à domicile n'est pas assurée dans la localité, la gare réceptrice, dès l'arrivée du colis, envoie au destinataire un avis l'invitant à venir le retirer.

Ces envois, qui sont qualifiés « exprès », sont soumis à une taxe spéciale fixée à 0 fr. 50 centimes et qui doit être entièrement acquittée d'avance par l'expéditeur en sus du port ordinaire.

La remise ou l'envoi d'un avis d'invitation au destinataire n'est essayé qu'une seule fois. Après un essai infructueux, le colis cesse d'être considéré comme exprès, et sa remise s'effectue dans les conditions requises pour les colis ordinaires.

Les colis à remettre par exprès sont, de même que leurs bulletins d'expédition, revêtus d'une étiquette verte, portant en gros caractères le mot « *exprès* » (1).

(1) Règlement ministériel du 20 juin 1892, art. 9, § 11.

§ 15. — *Réexpédition*

Lorsque, par suite de changement de résidence du destinataire, de renvoi à l'expéditeur, ou de toute autre cause, un Colis postal doit être réexpédié, il est dû, aux termes de l'article 7 du règlement ministériel du 18 juin 1892, une nouvelle taxe de transport, plus le droit de timbre de 0 fr. 10 à la charge du destinataire, ou, le cas échéant, de l'expéditeur, sans préjudice du remboursement des droits de douane ou d'octroi acquittés, et des taxes de factage, de magasinage et autres frais s'il y a lieu. Toutefois, si la taxe exigible pour le parcours ultérieur a été acquittée au moment de la réexpédition, le colis est traité comme s'il avait été adressé directement par le bureau réexpéditeur sur le lieu de la nouvelle destination et remis sans taxe au destinataire.

Les Colis postaux réexpédiés par suite d'une fausse direction ou d'une erreur de service ne peuvent être l'objet d'aucune taxe supplémentaire ; ils doivent être acheminés sur leur destination par la voie la plus directe.

Les colis réexpédiés doivent, autant que possible, être accompagnés du bulletin d'expédition créé par le bureau d'origine, ou, en cas de perte de cette feuille, d'un duplicata qui doit être libellé avec le plus grand soin.

§ 16. — *Colis postaux en souffrance*

Les Colis postaux livrables à domicile, qui n'ont pu être distribués pour une cause quelconque, de même que les colis livrables à la gare ou au bureau d'arrivée, que les destinataires dûment prévenus n'ont pas fait retirer, demeurent en souffrance pendant un délai de huit jours en France et en Corse, et de quinze jours en Algérie, à moins que l'expéditeur n'ait spécialement demandé le renvoi immédiat, la remise à un autre destinataire ou la réexpédition sur une autre destination, auquel cas, le destinataire qui prend livraison rembourse s'il y a lieu les divers frais de magasinage, factage, etc. (1). A l'expiration du délai de garde, l'expéditeur est consulté sur la manière dont il entend disposer du colis.

En cas de refus des Colis postaux par les destinataires, une lettre ordinaire, affranchie à 0 fr. 10 et annonçant ce refus, est directement envoyée par la gare aux expéditeurs dans le plus bref délai possible. Le prix d'affranchissement de cette lettre est avancé par la Compagnie de transport et doit être remboursé par qui de droit avant la livraison du colis (2).

(1) Règlement ministériel du 20 juin 1892, art. 6, § 1^{er}. Décret du 27 juin 1892, art. 3.

(2) Règlement ministériel du 20 juin 1892, art. 6, § 2, et art. 39.

Les colis dont les expéditeurs consultés n'ont réclamé ni le renvoi, ni la réexpédition, sont tenus à leur disposition; mais, s'ils restent en souffrance pendant six mois à partir du jour de l'arrivée à destination, ils sont livrés à l'Administration des Domaines pour être vendus au profit de l'Etat, sauf déduction des taxes et frais dus aux transporteurs, s'il y a lieu (1).

Toutefois, les articles sujets à détérioration ou à corruption peuvent être vendus immédiatement par les Compagnies sans avis préalable ni formalité judiciaire au profit de qui de droit (2). L'acquéreur adresse à la Compagnie une lettre non timbrée mentionnant le numéro et la nature du colis, le prix et la date de la vente. Le produit de la vente est remis à l'expéditeur, ou, sur la demande de celui-ci, au destinataire, après déduction faite des frais dont les colis se trouvent grevés. Si ce produit n'a pu être remis à l'expéditeur ou au destinataire, il doit être versé à l'Administration des Domaines, à laquelle les Compagnies sont tenues d'effectuer ce versement tous les six mois, en y joignant les lettres des acquéreurs à titre de pièces justificatives (3). En cas d'impossibilité de vente pour une cause quelconque, les objets détériorés ou corrompus sont détruits, et il est dressé un simple procès-verbal de la destruction.

Lorsque l'expéditeur ou le destinataire d'un colis en souffrance le fait retirer, il ne lui est délivré que

(1) Décrets du 13 août 1810, art. 1^{er}, et du 17 juin 1893, art. 6.

(2) La même faculté est accordée au transporteur en cours de route.

(3) Décret du 27 juin 1892, art. 6 ; arrêté ministériel du 17 sept. 1900.

contre paiement d'un droit de magasinage de 0 fr. 05 par jour de retard.

§ 17. — *Paiement des remboursements*

Lorsqu'un Colis postal est grevé d'un remboursement, la gare d'arrivée n'en effectue la livraison que contre paiement de la somme indiquée sur le bulletin d'expédition (1).

Aussitôt après encaissement, la gare qui l'a opéré renvoie au bureau d'origine l'avis d'encaissement complété par les indications de service. Le bureau d'origine paie le montant du remboursement à l'expéditeur contre son acquit donné sur ledit avis, dans le cadre réservé à cet effet.

Les destinataires des sommes payables en gare ou au bureau d'expédition du colis, sont prévenus, dans les 24 heures, de la mise à leur disposition desdites sommes et doivent rembourser le port de la lettre d'avis qui est de 0 fr. 05 centimes (2).

Tout remboursement porté à domicile dans les localités desservies par factage ou correspondance, et qui n'a pu être payé à l'expéditeur pour une cause quel-

(1) Règlement ministériel du 20 juin 1892, art. 15, § 1.

(2) Les Compagnies de chemins de fer sont tenues d'indemniser l'expéditeur de colis grevés de remboursement, à raison des détournements dont celui-ci a été victime de la part d'un de ses commis, par suite du défaut d'avertissement par l'agent de la Compagnie des encaissements opérés pour son compte (Affaire Bourgeois, arrêt du Conseil d'État du 28 décembre 1894 : Sirey, 1896, 3, 113).

conque, est tenu à la disposition de l'ayant droit. Si un second transport à domicile est demandé par celui-ci, il n'a lieu que contre paiement d'une nouvelle taxe de 0 fr. 25 pour factage.

Les sommes encaissées à titre de remboursement sur les Colis postaux, et qui, pour une cause quelconque, n'ont pu être remises aux expéditeurs, sont conservées à la disposition des ayants droit pendant six mois. Si, passé ce délai, les dites sommes n'ont pas été retirées par qui de droit, elles sont remises à l'Administration des Domaines, conformément au décret-loi du 13 août 1810, sous déduction des taxes et frais dus aux transporteurs, s'il y a lieu.

Aux termes de l'article 3 de la loi du 24 juillet 1881, en cas de perte des sommes encaissées, l'expéditeur d'un Colis postal contre remboursement a droit au paiement intégral des sommes perdues.

Dans le cas où le destinataire ne paie pas le montant du remboursement dans un délai de sept jours, à partir du jour de l'arrivée, le colis est considéré comme en souffrance, et l'expéditeur est consulté sur la manière dont il entend en disposer (1).

§ 18. — Réclamations

Il importerait, en bonne logique, d'examiner maintenant quelle responsabilité incombe aux Compagnies du fait du service des Colis postaux, et de rechercher

(1) Règlement ministériel du 18 juin 1892, art. 15, § 2.

la juridiction compétente en cas de litige ; mais, vu leur importance, nous réservons ces questions pour les traiter ultérieurement à part, avec tous les développements qu'elles méritent.

Qu'il nous suffise pour l'instant de dire que, en règle générale, les réclamations du public concernant le service des Colis postaux doivent être adressées directement aux Compagnies de chemins de fer. Elles ne peuvent être examinées si elles ne sont accompagnées du récépissé remis à l'expéditeur ; elles ne peuvent être admises passé le délai d'une année, à partir du dépôt des colis ; ce délai expiré, le réclamant n'a plus droit à aucune indemnité.

SECTION II

Participation de la Poste au service des Colis postaux

§ 1. — *Etendue de cette participation*

Aux termes de l'article 15 de la Convention conclue à Paris le 15 janvier 1892 entre l'Etat et les Compagnies de chemins de fer, celles-ci ont la faculté, toutes les fois qu'elles n'ont pas conclu de traités spéciaux pour le transport ou la réexpédition des Colis postaux, soit avec leurs correspondants ordinaires, soit avec les courriers de dépêches en voiture, de faire participer à la réception, au transport et à la livraison des Colis postaux, les courriers d'entreprise ainsi que certains bureaux de poste (y compris des établissements de facteur-receveur) spécialement désignés à cet effet, au nombre d'environ 1200.

(1) Règlement ministériel du 18 juin 1892, art. 15, § 2.

§ 2. — *Remises sur les Colis postaux*

Aux termes des articles 14 et 15 de la Convention précitée du 15 janvier 1892, les Compagnies de chemins de fer paient aux receveurs des postes qui participent au service des Colis postaux une remise de 0 fr. 05 par colis reçu en dépôt où livrable dans leur bureau. Elles paient d'autre part aux courriers d'entreprise du transport des dépêches : 0 fr. 15 par colis échangé entre les gares et les bureaux de poste ; 0 fr. 25 par colis livré directement à domicile et par remboursement payé à domicile ; 0 fr. 15 pour retour des fonds encaissés sur les colis grevés de remboursement qu'ils livrent, et le montant des sommes ainsi recouvrées sur les destinataires est aussitôt transmis à la gare d'attache pour le compte de laquelle l'opération a été effectuée (1).

§ 3. — *Rôle des Agents des Postes*

Les destinataires des colis adressés *poste restante* (notamment pour les colis à destination des bureaux de poste situés sur le passage des courriers) sont

(1) Instruction ministérielle 1899, art. 2003.

immédiatement prévenus de l'arrivée de ces colis par une lettre d'avis que le receveur des postes leur envoie en franchise (1).

En cas de refus d'un Colis postal par le destinataire, le receveur des postes en avise immédiatement, par un pli de service, le chef de gare, qui consulte l'expéditeur sur la manière dont il entend en disposer (2).

Si pour un motif quelconque un Colis postal n'a pas été retiré du bureau de poste par le destinataire, ou s'il n'a pu être distribué à domicile par le courrier, le préposé conserve le colis en instance à son bureau pendant huit jours, après avoir adressé dans l'intervalle un avis au destinataire. A l'expiration de ce délai, il informe la gare de la non-distribution du colis, car il appartient au chef de gare d'établir les avis de souffrance ou de non-livraison (2).

Les Colis postaux contenant des articles sujets à détérioration ou à corruption, et qui pour un motif quelconque ne sont pas livrés aux destinataires, sont immédiatement renvoyés par le receveur des postes à la gare d'attache, qui demeure chargée de leur vente sans avis préalable ni formalité judiciaire (3).

Tout Colis postal laissé en souffrance pendant un mois dans un bureau de poste, est renvoyé d'office par le receveur à la gare d'attache, où le colis séjourne jusqu'à l'expiration des délais de garde régle-

(1) Instruction ministérielle 1899, art. 1999.

(2) Instruction ministérielle 1899, art. 2006.

(3) Instruction ministérielle 1899, art. 2007.

mentaires. Les bureaux de poste ne perçoivent pas de droits de magasinage (1).

Lorsqu'un avis de réception a été demandé, le receveur des postes prévient le chef de la gare d'attache de la date de livraison du colis ou des motifs de la non-livraison, pour que celui-ci puisse envoyer l'avis de réception (2).

Notons qu'aux termes de l'article 43 du règlement ministériel du 18 juin 1892, les communications échangées pour le service des Colis postaux entre les gares ou les bureaux de correspondance, d'une part, et les bureaux de poste, d'autre part, sont exemptes de toute taxe postale, à la condition d'être placées sous bande ou sous enveloppe ouverte.

§ 4. — *Réexpédition des Colis postaux*

En cas de réexpédition d'un Colis postal par suite de changement de résidence du destinataire ou de renvoi à l'expéditeur, le receveur des postes n'a pas à créer de bulletin d'expédition et n'a droit non plus à aucune remise supplémentaire spéciale; il doit se borner à transmettre le colis à réexpédier au chef de la gare d'attache, qui procède alors comme si l'envoi était directement réexpédié par sa gare et

(1) Instruction ministérielle 1899, art. 2007.

(2) Instruction ministérielle 1899, art. 2008.

selon les dispositions prévues par les règlements des Compagnies de chemins de fer (1).

§ 5. — *Colis postaux n'empruntant pas la voie ferrée*

Lors même que le transport des Colis postaux s'effectue d'un bureau de poste à un autre en dehors de toute participation du chemin de fer et seulement par des courriers de dépêches, les taxes perçues figurent à la comptabilité des Compagnies, qui paient aux bureaux de poste la rétribution convenue, règlent les courriers suivant les termes de leurs marchés, et conservent s'il y a lieu la différence entre le total de ces dépenses et le prix payé par les expéditeurs ; c'est à elles également qu'incombe le soin de payer l'indemnité en cas de perte, spoliation, détérioration ou retard, sauf recours contre l'Administration des Postes s'il y a lieu (2). A l'arrivée au point terminus du parcours, le courrier livre à domicile les colis qui ne sont pas expressément adressés poste restante. Dans les localités intermédiaires, les colis sont laissés aux bureaux de poste destinataires qui procèdent à leur égard comme pour les colis originaires des gares (3).

(1) Instruction ministérielle 1899, art. 2005.

(2) Règlement ministériel du 20 juin 1892, art. 18, § 2.

(3) Instruction ministérielle 1899, art. 2004.

Notons que, pour ces colis, il n'y a pas lieu au paiement de la taxe additionnelle de 0 fr. 25 centimes pour apport en gare, due en principe pour les colis déposés dans un bureau de poste.

SECTION III

Colis postaux de Paris pour Paris

§ 1. — *Historique*

La Compagnie des Messageries Nationales avait, en 1881, passé avec l'Administration des Postes un traité pour l'organisation d'un service de Colis postaux de 3 kilogrammes au maximum à l'intérieur même de Paris; mais l'affaire périlait et le marché fut dénoncé en 1887. Un nouveau contrat a été conclu le 31 mai 1892, entre l'Administration des Postes et MM. Rozières et Gonon; il a été confirmé par un décret du 1^{er} septembre 1892.

La concession, faite sans condition de durée, se trouve prorogée d'année en année, sauf dénonciation six mois au moins à l'avance. A titre d'annexe au premier cahier des charges, qui prévoyait le transport dans Paris de colis de 0 à 5 kilogrammes, MM. Rozières et Gonon se sont engagés, le 20 août 1897, à élever de 5 à 10 kilogrammes le maximum de poids prévu.

§ 2. — *Conditions du service*

Le service s'étend aujourd'hui à tous les colis de 0 à 5 kilogrammes, quelles qu'en soient les dimensions, et aux colis de 5 à 10 kilogrammes n'excédant pas 1 m. 50 sur une face quelconque.

Les colis doivent être emballés de façon à préserver efficacement leur contenu. Ils peuvent être scellés.

Les colis sont déposés dans l'un des 450 bureaux de dépôt répartis dans les différents quartiers de Paris. (La concession en exige au moins un par quartier.) Aux termes d'un décret du 12 juillet 1906, les Colis postaux ordinaires de Paris pour Paris, expédiés en nombre, *peuvent* être enlevés directement au domicile des expéditeurs sur la demande de ceux-ci, par les soins du concessionnaire du service. Les expéditeurs sont en droit d'exiger l'enlèvement à domicile lorsque les colis à expédier atteignent le nombre de cent.

Aucun bulletin d'expédition n'est rempli, mais les colis doivent porter extérieurement l'adresse de l'expéditeur et celle du destinataire sous la forme suivante: *Envoi de à* et ils donnent lieu à la délivrance gratuite d'un reçu indiquant le numéro d'enregistrement.

Les colis sont livrables, soit *à domicile*, en un point quelconque de l'intérieur de Paris, soit *bureau restant*, dans les bureaux situés à proximité des

gares ou près des portes de l'enceinte donnant accès aux localités de la banlieue. Le tarif, qui est le même dans les deux cas, est de 0 fr. 25 pour les colis de 0 à 5 kilogrammes et de 0 fr. 40 pour les colis de 5 à 10 kilogrammes (1). Les concessionnaires sont tenus à deux distributions les jours ouvrables et à une les jours fériés ; en réalité ils en font trois les jours ouvrables et deux les jours fériés.

Les Colis postaux de Paris pour Paris peuvent faire l'objet d'une déclaration de valeur n'excédant pas 5,000 fr., moyennant le paiement d'une taxe supplémentaire d'assurance de 0 fr. 10 ; ils peuvent aussi être grevés d'un remboursement n'excédant pas 10,000 fr., moyennant le paiement d'un taux supplémentaire d'assurance de 0 fr. 30 (droit de timbre de 0 fr. 10 compris).

En cas de perte, de spoliation ou d'avarie, et, depuis la loi de 12 juillet 1905, en cas de retard, une indemnité est due, mais elle ne peut excéder, s'il n'y a pas eu déclaration de valeur, 25 ou 40 fr. suivant que le poids n'excède pas ou excède au contraire 5 kilogrammes ; s'il y a eu déclaration de valeur, l'indemnité ne peut excéder le montant de cette valeur. L'expéditeur a droit, en outre, à la restitution des frais d'expédition. En cas de perte des sommes perçues à titre de remboursement, ou en cas de livraison du colis au destinataire sans que le montant du remboursement ait été encaissé, l'expéditeur a droit, comme pour les colis ordinaires, au paiement intégral des sommes perdues ou non encaissés (2).

(1) Décrets des 1^{er} septembre 1892 et 5 septembre 1897, art. 7 et 8.

(2) Décret du 5 septembre 1897, art. 7.

SECTION IV

Des Colis postaux internationaux

§ 1. — *Base de l'organisation du service des Colis postaux internationaux*

La base de l'organisation actuelle du service des Colis postaux internationaux se trouve dans la Convention de Rome du 26 mai 1906, approuvée en France par la loi du 14 août 1907, et dans le décret du 28 août 1907 concernant l'exécution, chez nous, de cette Convention internationale. Les règles qui y président offrent du reste une très grande analogie avec celles observées dans le service intérieur. Aussi ne noterons-nous que les différences.

§ 2. — *Poids*

Aux termes de l'article premier de la Convention de Rome, les Colis postaux internationaux sont en principe du poids de 5 kilogrammes. Toutefois, le paragraphe 2 de cet article (reproduisant d'ailleurs

simplement l'article 1, § 2 de la Convention de Washington du 15 juin 1897), réserve aux Administrations postales des divers pays le droit de conclure entre elles des Conventions admettant des colis d'un poids de plus de 5 kilogrammes, sauf augmentation de la taxe et de la responsabilité. Pareilles Conventions ont été conclues entre la France, d'une part, et la Belgique (1), le Luxembourg (2) et la Suisse (3), d'autre part, pour l'échange des Colis postaux du poids de 5 à 10 kilogrammes.

A l'inverse, aux termes de l'article II du protocole final, la Bolivie s'est réservée le droit de limiter provisoirement à 3 kilogrammes le poids des colis à admettre dans son service, et à 15 francs le maximum de l'indemnité à payer en cas de perte, spoliation ou avarie d'un Colis postal sans valeur déclarée ne dépassant pas ce poids.

Ce même maximum de 3 kilogrammes s'applique encore aux relations avec le Brésil et le Paraguay, qui d'ailleurs n'ont pas pris part à la Convention de Rome, mais seulement à celles de Vienne et de Washington.

(1) Arrangement du 4 mars 1898, rendu exécutoire en France par le décret du 1^{er} avril 1899.

(2) Convention du 7 octobre 1898, rendue exécutoire en France par le décret du 21 mars 1899.

(3) Convention du 15 novembre 1898, rendue exécutoire en France par le décret du 31 janvier 1899.

§ 3. — *Dimensions. — Volume. — Colis encombrants*

Dans les relations internationales, les Colis postaux sont le plus souvent soumis à des limites de dimension et de volume ; mais, ces limites n'étant pas uniformes pour tous les pays, il importe, lorsqu'on veut faire une expédition à l'étranger, de se référer aux renseignements particuliers indiqués aux pages 253 à 260 du *Tarif pour le transport des Colis postaux* de 1908, édité par les Compagnies françaises de chemins de fer. Au delà des limites fixées, les Colis postaux sont considérés comme encombrants et leur transport peut être refusé de ce chef (1). Toutefois, certains pays, dont la liste est donnée par le *Tarif* précité, mêmes pages, acceptent les Colis encombrants, moyennant une taxe additionnelle de 50 % en sus du tarif ordinaire.

En ce qui concerne le calcul exact du volume, du poids ou de la dimension des Colis postaux, la manière de voir du bureau expéditeur doit être considérée comme prévalant, sauf erreur évidente.

(1) Sont admis dans tous les cas comme non encombrants, lorsqu'ils ne dépassent pas 1 m. 05 en longueur et 0 m. 40 en largeur ou épaisseur additionnées, les Colis postaux renfermant des parapluies, cannes, cartes, plans ou objets similaires. Toutefois les Colis postaux de cette catégorie, destinés à être transmis par des services maritimes, ne sont admis comme non encombrants que s'ils ne dépassent par 1 mètre en longueur et 0 m. 20 en largeur ou épaisseur (Règlement d'exécution de la Convention de Rome, art. III, § 3).

§ 4. — *Déclaration de valeur*

Il peut être accepté dans le service international des Colis postaux avec déclaration de valeur. L'art. 1^{er}, § 1 de la Convention de Rome pose que chaque pays fixe, en ce qui le concerne, la limite supérieure de la déclaration de valeur, laquelle ne peut, en aucun cas, descendre au-dessous de 500 fr., et que, dans les relations entre deux ou plusieurs pays qui ont adopté des maxima différents, c'est la limite la plus basse qui doit être réciproquement observée. Il en résulte une diversité qui oblige, lorsque l'on veut expédier un Colis postal international avec valeur déclarée, à consulter le *Tarif pour le transport des Colis postaux* de 1908 où sont indiqués pour chaque pays :

a) Pages 253 à 260, la limite de déclaration de valeur ;

b) Pages 36 à 67, le droit supplémentaire d'assurance à percevoir par 300 fr. ou fraction de 300 fr., droit qui comprend toujours une taxe de 0 fr. 05 par Administration participant au transport territorial, et une taxe de 0 fr. 10 par service maritime emprunté.

Aux termes de l'article v-4^o du règlement d'exécution de la Convention de Rome, en cas de déclaration de valeur, les colis doivent, pour être admis au transport, porter sur l'adresse cette déclaration de valeur en francs et centimes ou dans la monnaie du pays d'origine, sans nature ni surcharge même approuvées. Lorsque la déclaration est formulée en

une monnaie autre que la monnaie de franc, l'expéditeur ou l'office du pays d'origine est tenu d'en opérer la réduction en cette dernière monnaie, en indiquant, par de nouveaux chiffres placés à côté et au-dessous des chiffres représentatifs du montant de la déclaration, l'équivalent de celle-ci en francs et centimes.

Chaque colis avec valeur déclarée, ainsi que le bulletin d'expédition qui s'y rapporte, doivent porter une étiquette rouge avec l'indication « valeur déclarée » en caractères latins.

L'interdiction de faire une déclaration frauduleuse de valeur supérieure à la valeur réelle du contenu d'un colis est renouvelée par l'article 16 de la Convention de Rome. En cas de déclaration frauduleuse de cette nature, l'expéditeur perdrait tout droit à une indemnité, sans préjudice des poursuites judiciaires que pourrait comporter la législation du pays d'origine.

§ 5. — *Colis contre remboursement*

Aux termes de l'article 8, § 1 de la Convention de Rome, les colis peuvent être grevés de remboursement dans les relations entre les pays dont les Administrations conviennent d'assurer ce service et qui sont indiqués aux pages 253 à 260 du « *Tarif pour le transport des Colis postaux* » de 1908. Le maximum du remboursement est fixé par colis à mille francs ou à l'équivalent de cette somme en monnaie

du pays d'origine. Chaque Administration a toutefois la faculté d'abaisser ce maximum à 500 francs, ou à l'équivalent de cette somme dans son système monétaire.

L'article XIII du règlement d'exécution de la Convention de Rome stipule que les colis grevés de remboursement et les bulletins d'expédition y afférents doivent porter du côté de l'adresse le mot « Remboursement » écrit ou imprimé d'une manière très apparente et suivi de l'indication du montant du remboursement dans la monnaie du pays d'origine, exprimé en caractères latins, sans rature ni surcharge même approuvées.

Tout colis expédié contre remboursement est accompagné d'un mandat de remboursement qui est attaché au bulletin d'expédition et doit porter l'indication du montant du remboursement dans la monnaie du pays expéditeur ; il doit indiquer aussi en règle générale l'expéditeur du colis comme bénéficiaire du mandat. Cependant chaque Administration est libre de faire adresser aux bureaux d'origine des colis ou à d'autres bureaux les mandats afférents aux envois originaires de son service.

Comme en France les Compagnies de transport auxquelles l'Etat a rétrocédé l'exécution du service des Colis postaux interviennent seules pour l'exécution intégrale des opérations et le paiement des remboursements aux expéditeurs, afin d'éviter toute confusion dans le service des mandats d'articles d'argent qui appartiennent exclusivement à l'Administration postale, la formule de remboursement des Colis postaux a été intentionnellement différenciée dans le service français des formules de man-

dat-poste. Cette formule porte dans son entête le sous-titre « *Chemins de fer français, Colis postaux* » ; elle est de teinte bleutée, c'est-à-dire d'une couleur inusitée dans le service français des mandats-poste ; on a de plus imprimé au verso une mention très apparente indiquant que le paiement est expressément réservé à la gare d'origine. Si malgré les précautions prises une de ces formules se trouvait accidentellement dans le service postal, elle devrait être transmise à la gare d'origine.

Chaque colis contre remboursement, ainsi que le bulletin d'expédition qui s'y rapporte, doit porter une étiquette rouge avec l'indication « Remboursement » en caractères latins.

Dans le régime international (comme aussi dans le régime tunisien et dans notre régime colonial), l'encaissement et le retour d'un remboursement grevant un Colis postal donnent lieu à la perception d'un droit spécial de 0 fr. 20 par fraction indivisible de 20 fr. du montant du remboursement. Toutefois, par exception, le droit spécial à percevoir pour les Colis postaux à destination des Etats-Unis d'Amérique est de 0 fr. 40 par fraction indivisible de 20 fr. du montant du remboursement. La taxe afférente aux remboursements grevant les Colis postaux est d'ailleurs, dans le régime international, acquise par le seul fait de la perception, c'est-à-dire qu'en cas d'annulation du remboursement, par exemple, elle ne serait pas restituée à l'expéditeur du colis.

§ 6. — *Conditionnement et emballage des colis*

Toutes les règles que nous avons indiquées à ce sujet pour le service intérieur (p. 46-56) s'appliquent aussi en principe au service international. Rappelons simplement que le colis doit être emballé d'une manière qui réponde à la durée du transport et qui préserve assez efficacement le contenu pour qu'il soit impossible d'y porter atteinte sans laisser une trace apparente de violation. Ces conditions sont d'ailleurs particulièrement rigoureuses pour les envois à destination de la Russie : l'Administration russe refuse en effet, à la frontière, tous les Colis postaux dont l'emballage est jugé défectueux ; ils doivent donc autant que possible être emballés en toile forte ou cirée, solidement ficelée et cachetée, et, lorsqu'il est fait usage de caisses, celles-ci doivent être façonnées au moyen de planches solidement clouées ou vissées, de manière à résister aux chocs de route. Il est en conséquence recommandé aux bureaux de dépôt de s'assurer, avant d'accepter les colis, que le conditionnement réponde efficacement au contenu et à la durée du transport, car faute de réunir les conditions suffisantes de garantie et de solidité, les expéditeurs s'exposeraient à voir leurs colis refusés par la poste russe qui les renverrait en port dû au bureau d'origine. L'emballage des Colis postaux pour les pays d'outre-mer (l'Angleterre exceptée, provisoirement et à titre

d'essai) doit également offrir toutes garanties de résistance afin d'éviter les avaries en cours de transport ; les boîtes en carton ou formées de planchettes minces et flexibles ne peuvent donc pas être admises.

Outre, d'ailleurs, les conditions générales exigées pour le service intérieur, il en est une supplémentaire qui intervient dans le service international : en effet, aux termes de l'article v-3° du règlement d'exécution de la Convention de Rome, le scellement des colis par des cachets à la cire, par des plombs ou par un autre moyen, avec empreinte ou marque spéciale de l'expéditeur, est *obligatoire* et non plus seulement facultatif, comme dans le service intérieur.

§ 7. — *Prohibitions*

Aux termes de l'article 14, § 1 de la Convention de Rome, il est interdit, sauf arrangement contraire entre les pays contractants, d'expédier par la voie de la poste des colis contenant :

- a) Des matières explosives, inflammables ou dangereuses (1), des animaux ou des insectes vivants ;
- b) Des lettres ou des notes ayant le caractère de correspondance, factures exceptées ;
- c) Des objets dont l'admission n'est pas autorisée

(1) Toutefois, l'art. iv du règlement d'exécution réserve aux Administrations intéressées la faculté de s'entendre sur le transport des capsules et des cartouches métalliques chargées pour les armes à feu portatives, et des éléments de pièces d'artillerie inexplosibles.

par les lois ou règlements de douane ou autres.

Il est également interdit d'expédier des espèces monnayées, des matières d'or et d'argent et d'autres objets précieux dans les colis sans valeur déclarée, à destination des pays qui admettent la déclaration de valeur.

Le § 2 de notre article stipule que, lorsqu'un colis tombant sous l'une de ces prohibitions est livré par l'une des Administrations de l'Union à une autre Administration de l'union, celle-ci procède de la manière et dans les formes prévues par sa législation et par ses règlements intérieurs; or, aux termes de l'article 2016 de l'instruction ministérielle 1899, les Colis postaux expédiés d'un pays étranger à destination de la France, de la Corse, de l'Algérie ou des Colonies françaises, et tombant sous une des prohibitions précitées, sont purement et simplement renvoyés au pays d'origine par les soins des Compagnies de chemins de fer ou de navigation, à moins qu'ils ne soient l'objet d'une saisie légale. Mais cette manière indulgente de faire ne s'étend pas aux Colis postaux expédiés de France, de Corse, d'Algérie et des Colonies françaises à destination d'un pays étranger, lorsque, par suite d'une circonstance quelconque, la contravention a pu être constatée sur notre territoire; dans ce cas, en effet, la législation française s'applique dans toute sa rigueur (Voir *supra*, p. 59-63).

§ 8. — *Expédition*

Les Colis postaux à destination de l'étranger qui ne sont pas livrables à domicile doivent être adressés *poste restante* et non *en gare*, à moins qu'il ne s'agisse de colis pour l'Espagne ou pour une localité de la Belgique pourvue d'une gare de chemin de fer. En principe, en effet, le service des Colis postaux doit être exécuté par les Administrations postales, et c'est à titre tout à fait exceptionnel que le protocole final de chacune des Conventions internationales de Paris, Vienne, Washington et Rome permet aux pays « où la poste ne se charge pas *actuellement* du transport des Colis postaux... de le faire exécuter par les entreprises de chemins de fer et de navigation. »

§ 9. — *Bulletins d'expédition*

Aux termes de l'article VI, § 1 du règlement d'exécution de la Convention de Rome, chaque colis doit être accompagné d'un bulletin d'expédition, sur le coupon duquel l'expéditeur peut d'ailleurs ajouter des communications relatives à l'envoi, à la condition toutefois que la législation du pays d'origine n'y

soit pas contraire. De ce texte résulte que les coupons de bulletins d'expédition des colis d'origine étrangère à destination de la France pourront être revêtus des communications manuscrites dont il s'agit, et les gares françaises les remettront aux destinataires avec les colis ; mais, par contre, les dites communications ne seront pas admises sur les bulletins d'expédition des colis d'origine française à destination de l'étranger, l'arrêté du 27 prairial an IX ayant réservé pour le territoire français le monopole du transport des lettres à l'Administration des Postes.

A l'exception des Etats-Unis d'Amérique et de Cuba, un seul bulletin d'expédition peut servir à plusieurs colis ordinaires de la même coupure de poids, jusqu'au nombre maximum de trois, émanant du même expéditeur et destinés à la même personne (1), c'est-à-dire, en d'autres termes, qu'on ne paiera qu'une seule fois le droit de timbre, mais on acquittera quand même la taxe de transport pour chaque colis. Par exception, il est loisible à chaque pays d'exiger, aux époques où le trafic augmente extraordinairement, des bulletins distincts pour chaque colis déposé dans son service (2) ; en outre, en tout temps, les Colis postaux à destination des Etats-Unis d'Amérique et de Cuba doivent être accompagnés chacun d'un bulletin séparé.

Les formules de bulletins d'expédition qui ne sont

(1) Cette disposition n'est pas applicable aux colis expédiés contre remboursement ou avec déclaration de valeur, qui doivent être accompagnés chacun d'un bulletin séparé.

(2) Art. vi, § 2 du règlement d'exécution de la Convention de Rome.

pas imprimées en langue française doivent porter une traduction sublinéaire dans cette langue (1).

Les bulletins d'expédition, ainsi que les colis auxquels ils se rapportent, doivent être revêtus d'une étiquette indiquant le numéro de l'enregistrement et le nom du bureau de dépôt.

Le bulletin d'expédition est en outre frappé par le bureau d'origine, du côté de la suscription, du timbre indiquant le lieu et la date du dépôt.

§ 10. — *Déclarations en douane*

Aux termes de l'article VI, § 1 du règlement d'exécution de la Convention de Rome, tout Colis postal doit être accompagné, indépendamment du bulletin d'expédition, d'une déclaration en douane établie en autant d'expéditions que l'exigent la législation et le nombre des pays participant au transport (2).

Si les lois douanières ne s'y opposent pas, une seule déclaration en douane (rédigée d'ailleurs en autant d'exemplaires que l'exigent la législation et le nombre des pays participant au transport) peut servir à plusieurs colis ordinaires de la même cou-

(1) Art. VI, § 3 du règlement d'exécution de la Convention de Rome.

(2) Les Administrations se renseignent réciproquement sur le nombre des déclarations en douane à fournir pour chaque destination. Ce nombre est indiqué par le *Tarif pour le transport des Colis postaux*, de 1908, p. 36 à 69.

pure de poids, jusqu'au nombre maximum de trois, émanant du même expéditeur, destinés à la même personne et expédiés avec un bulletin d'expédition unique. Cette dernière condition exclut de cette faveur les colis contre remboursement ou avec déclaration de valeur, ainsi que ceux pour les Etats-Unis d'Amérique et Cuba, puisqu'ils doivent être accompagnés chacun d'un bulletin séparé. Cette faveur cesse également lorsque, par suite d'une augmentation extraordinaire de trafic, les divers pays usent de la faculté d'exiger des bulletins d'expédition distincts pour chaque colis déposé dans leur service (1).

Les formules de déclaration en douane sont mises à la disposition du public dans les gares, bureaux ou agences chargés du service des Colis postaux. Ces formules sont remplies par l'expéditeur et sous sa responsabilité ; toutefois, afin d'éviter tout retard et toute difficulté aux frontières, il est indispensable qu'elles soient rédigées avec soin, que le poids brut, le poids net et la valeur de la marchandise contenue dans les colis y soient désignés exactement et de la façon la plus précise, en indiquant dans quelle monnaie la valeur est déclarée et en évitant les nominations génériques comme « Nouveautés », « Articles de Paris », qui sont trop vagues et ne sont pas admises par les douanes étrangères. Certains pays exigeant en outre des formalités douanières spéciales, il convient, avant de faire aucune expédition à l'étranger, de se reporter aux indications qui figurent aux pages 308 et suiv. du « *Tarif pour le Transport des Colis postaux* » de 1908.

(1) Art. vi, § 2 du règlement d'exécution de la Convention de Rome.

Les transporteurs, comme les Administrations contractantes, déclinent toute responsabilité au sujet de l'exactitude des déclarations en douane et de l'application des droits de douane (1).

§ 11. — *Avis de réception*

Aux termes de l'article 5, § 6 de la Convention de Rome, l'expéditeur d'un Colis postal peut obtenir un avis de réception en payant d'avance un droit fixe supplémentaire de 0 fr. 25 au maximum. Le même droit peut être appliqué aux demandes de renseignements sur le sort des colis, qui se produisent postérieurement au dépôt, si l'expéditeur n'a pas déjà acquitté la taxe spéciale pour obtenir un avis de réception. Ce droit est acquis en entier à l'Administration du pays d'origine.

Les avis de réception doivent être formulés en français ou porter une traduction sublinéaire en cette langue. La formule d'avis de réception est établie par le bureau d'origine ou par tout autre bureau à désigner par l'office expéditeur. Si elle ne parvient pas au bureau de destination, celui-ci dresse d'office un nouvel avis de réception (2).

Le bureau de destination, après avoir dûment rempli la formule, la renvoie, soit directement, soit

(1) Art. vi, § 5 du règlement d'exécution de la Convention de Rome.

(2) Art. xi, § 2 du règlement d'exécution de la Convention de Rome.

par l'intermédiaire des bureaux d'échange, au bureau d'origine, qui la fait parvenir à l'expéditeur du colis. Notons que, tandis que l'avis de réception d'un colis livré en France est dirigé *sans affranchissement* sur le pays d'origine par l'intermédiaire de la gare ou du bureau d'échange d'entrée, au contraire, d'après l'article 40 du décret ministériel du 18 juin 1892, les avis se rapportant à des colis originaires de France distribués à l'étranger sont revêtus, par les soins de la gare ou du bureau d'échange d'entrée en France, d'un timbre-poste de 0 fr. 05 centimes et adressés par la poste aux expéditeurs des colis.

Lorsque l'expéditeur demande un avis de réception d'un Colis postal postérieurement au dépôt de cet objet, le bureau d'origine reproduit sur une formule d'avis de réception la description très exacte du colis et indique le bureau d'origine, la date du dépôt, le numéro et la suscription du colis. Cette formule est transmise, en même temps qu'une formule de réclamation, aux divers offices par lesquels a passé le colis, jusqu'à ce que l'on soit fixé sur son sort : s'il a été livré au destinataire, le bureau récepteur retourne, après l'avoir remplie, la formule d'avis de réception ; si au contraire l'un des offices ne peut établir la transmission régulière à une autre Administration, il constate le fait sur la formule de réclamation et la retourne au bureau d'origine (1).

Si un avis de réception, régulièrement demandé par l'expéditeur au moment du dépôt, n'est pas parvenu dans les délais voulus au bureau d'origine, on

(1) Art. xi, § 4 du règlement d'exécution de la Convention de Rome.

procède, pour réclamer l'avis manquant, comme dans le cas précédent; seulement, le bureau d'origine inscrit, en tête de la formule d'avis de réception : « Duplicata d'avis de réception » (1).

Notons en terminant qu'on ne peut échanger d'avis de réception ni avec les Colonies anglaises (l'Inde britannique exceptée), ni avec les Etats-Unis d'Amérique. On peut en échanger avec l'Angleterre, mais seulement pour les colis avec déclaration de valeur.

§ 12. — *Transport et Taxes*

Aux termes de l'art. 1 du protocole final de la Convention de Rome (qui reproduit simplement d'ailleurs l'article 1 du protocole final des Conventions de Washington, Vienne et Paris), tout pays où la poste ne se charge pas actuellement du transport des Colis postaux et qui adhère à la Convention, aura la faculté d'en faire exécuter les clauses par les entreprises de chemins de fer et de navigation. L'Administration postale de ce pays devra s'entendre avec les entreprises de chemins de fer et de navigation pour assurer la complète exécution par ces dernières de toutes les clauses de la Convention, spécialement pour organiser le service d'échange à la frontière (2); elle leur

(1) Art. XI, § 5 du règlement d'exécution de la Convention de Rome.

(2) Aux termes de l'art. 8, § 1 de la Convention conclue le 15 janvier 1892 entre l'Etat et les Compagnies de transport, tout Colis postal destiné à être embarqué sur un paquebot français ou étranger, est porté à bord de ce paquebot par les soins des Compagnies des chemins de fer.

servira d'intermédiaire pour toutes leurs relations avec les Administrations postales des autres pays contractants et avec le bureau international.

La liberté du transit est garantie sur le territoire de chacun des pays adhérents (1) ; de plus, à moins d'arrangement contraire entre les offices intéressés, la transmission des Colis postaux échangés entre pays limitrophes s'opère à découvert (2). Sauf indication contraire de l'expéditeur, les Colis postaux internationaux sont toujours transmis par la voie la plus courte, lorsqu'il n'en résulte pas d'augmentation dans le prix du transport.

La taxe des Colis postaux internationaux se compose d'un droit comprenant, pour chaque colis, autant de fois 0 fr. 50 centimes, ou l'équivalent dans la monnaie respective de chaque pays, qu'il y a d'offices participant au transport territorial (3). En outre, s'il y a un ou plusieurs transports maritimes, l'Administration du pays d'origine doit, à chacun des offices dont les services participent au transport maritime, et le cas échéant, pour chacun de ces services, un droit dont le taux est ainsi fixé par colis :

0 fr. 25 pour tout parcours n'excédant pas 500 milles marins ;

0 fr. 50 pour tout parcours supérieur à 500 milles marins, mais n'excédant pas 2.500 milles marins ;

1 franc pour tout parcours supérieur à 2.500 milles marins, mais n'excédant pas 5.000 milles marins ;

1 fr. 50 pour tout parcours supérieur à 5.000 mil-

(1) Art. 2, § 1 de la Convention de Rome.

(2) Art. 2, § 2 de la Convention de Rome.

(3) Art. 3, § 1, 5, § 1, et 6 de la Convention de Rome.

les marins, mais n'excédant pas 8.000 milles marins ;
2 francs pour tout parcours supérieur à 8.000 milles marins.

Ces parcours sont calculés, le cas échéant, d'après la distance moyenne entre les ports respectifs de deux pays correspondants (1).

Pour les colis encombrants, les tarifs territoriaux et maritimes ci-dessus sont augmentés de 50 % (2).

Comme mesure de transition, chacun des pays adhérant à la Convention de Rome a la faculté d'appliquer aux Colis postaux provenant ou à destination de ses bureaux, une surtaxe de 0 fr. 25 par colis. Exceptionnellement, cette taxe peut être élevée à 0 fr. 75 au maximum pour la République Argentine, la Bolivie, le Brésil, le Chili, la Colombie, l'Inde britannique, les Colonies néerlandaises, le Guatemala, le Nicaragua, le Pérou, la Russie d'Europe et la Russie d'Asie, prises chacune séparément, le Salvador, le Siam, la Suède, la Turquie d'Asie, l'Uruguay, le Vénézuéla, à 0 fr. 50 pour la Grèce et à 0 fr. 40 pour la République Dominicaine (3).

Rappelons qu'indépendamment de ces frais de transit, l'Administration du pays d'origine est redevable, à titre de droit d'assurance pour les colis avec valeur déclarée, envers chacune des Administrations dont les services participent au transport avec responsabilité, et, le cas échéant, pour chacun de ces services, d'une quote-part de droit d'assurance, fixée par 300 francs ou fraction de 300 francs à 0 fr. 05

(1) Art. 3, § 2, 5 § 1, et 6 de la Convention de Rome.

(2) Art. 3, § 3 de la Convention de Rome.

(3) Art. 5, § 4 de la Convention de Rome.

pour transit territorial et à 0 fr. 10 pour transit maritime.

§ 13. — *Mode de transmission des colis*

Aux termes de l'article ix du règlement d'exécution de la Convention de Rome, l'échange des Colis postaux entre pays limitrophes ou reliés entre eux au moyen d'un service maritime direct, est effectué par les bureaux et dans les locaux désignés par les offices intéressés.

Dans les rapports entre pays séparés par un ou plusieurs territoires intermédiaires, les Colis postaux doivent suivre les voies dont les offices intéressés sont convenus ; ils sont livrés à découvert au premier office intermédiaire, à moins d'entente pour établir les échanges en récipient clos.

Les Colis postaux sont inscrits et décrits par le bureau d'échange expéditeur sur une feuille de route à laquelle on joint les bulletins d'expéditions, les mandats de remboursement, les déclarations en douane, les avis de réception et les demandes de remise du colis franc de droits (1). Cette feuille de route est transmise au bureau d'échange destinataire qui, dès sa réception, procède à la vérification des Colis postaux, ainsi que des documents inscrits sur cette feuille ou qui y sont joints, et, s'il y a lieu,

(1) Art. x du règlement d'exécution de la Convention de Rome.

opère la constatation des manquants ou autres irrégularités qu'il signale à l'office expéditeur (1).

§ 14. — *Retrait du colis, modification d'adresse, annulation ou modification du montant du remboursement en cours de route.*

Aux termes de l'article 12 de la Convention de Rome et de l'article xvii du règlement d'exécution, l'expéditeur d'un Colis postal peut le faire retirer du service ou en faire modifier l'adresse, et, s'il s'agit d'un colis grevé de remboursement, faire modifier ou annuler ce remboursement, moyennant le paiement de la taxe des lettres recommandées ou des télégrammes, suivant le mode de demande choisi ; en outre, si l'expéditeur demande le renvoi ou la réexpédition d'un colis, il est tenu à garantir d'avance le paiement du port pour la nouvelle transmission.

En cas de demande de dégrèvement partiel d'un colis contre remboursement, un nouveau mandat, établi pour le montant réduit, doit être joint à la demande. Quant aux mandats annulés ou remplacés, ils sont détruits par les soins de l'office destinataire.

§ 15. — *Formalités en Douane*

L'accomplissement des formalités en douane à l'entrée d'un Colis postal en France est, aux termes

(1) Art. xii du règlement d'exécution de la Convention de Rome.

de l'article 8 de la Convention intervenue le 15 janvier 1892 entre l'Etat français et les Compagnies de transport, à la charge de ces dernières (1), sauf remboursement par les destinataires des droits de douane, de timbre et autres frais dont elles ont fait l'avance. En effet, les diverses Conventions, et notamment l'article 11, § 2 de la Convention de Rome, posent que les droits de douane ou autres droits non postaux doivent en principe être acquittés par les destinataires des colis. Toutefois, dans les relations entre offices qui se sont mis d'accord à cet égard (et il en est ainsi entre la France d'une part, et d'autre part l'Allemagne, l'Autriche, la Belgique, la Bosnie-Herzégovine, le bureau italien de Crète, le Danemark et ses colonies, l'Egypte, la Hongrie, l'Italie, le Luxembourg, le Monténégro, la Norvège, les Pays-Bas, le Salvador, la Serbie, le Siam, la Suède, la Suisse et les bureaux italiens de Turquie), les expéditeurs peuvent prendre à leur charge les droits dont il s'agit, moyennant déclaration préalable et dépôt d'arrhes suffisants au bureau de départ. L'Administration qui fait opérer le dédouanement pour le compte de l'expéditeur est d'ailleurs autorisée à percevoir de ce chef un droit spécial qui ne peut dépasser 0 fr. 25 par colis. Les colis à remettre au destinataire francs de droits doivent porter sur l'adresse, ainsi que sur les bulletins d'expédition, une étiquette

(1) Tout Colis postal arrivant en France par mer est débarqué en douane, où il en est pris livraison par les Compagnies de chemins de fer, qui sont chargées de l'accomplissement des formalités en douane, s'il s'agit d'un paquebot étranger. Lorsqu'au contraire les Colis postaux ont été apportés par un paquebot-poste français, la Compagnie maritime est chargée de remplir les formalités en douane.

de couleur avec l'indication en gros caractères « franc de droit » ; et un bulletin d'affranchissement est annexé par le bureau expéditeur à la feuille de route du colis (1).

Les Compagnies de transport n'ayant pas la faculté de vérifier le contenu des colis, la Cour de cassation a décidé dans deux arrêts, l'un du 23 décembre 1884 (2), l'autre du 23 janvier 1885 (3), qu'elles ne commettaient aucune contravention aux lois de douanes en recevant scellé, et transportant sans en connaître le contenu, un Colis postal renfermant des marchandises prohibées (4).

Rappelons en terminant que, aux termes de l'article premier de la loi du 24 juillet 1881, dans tous les cas où il est prescrit par les lois et règlements de douane, le plombage doit être appliqué gratuitement aux Colis postaux.

§ 16. — *Livraison*

En principe, les Colis postaux originaires de l'étranger à destination de la France sont portés à domicile, à moins que l'expéditeur n'ait expressé-

(1) Règlement d'exécution de la Convention de Rome, art. VIII.

(2) *Gazette des Tribunaux* du 28 janvier 1885.

(3) Dalloz, 1885, I, 177.

(4) Voir dans la *Revue critique de Législation et de Jurisprudence* de 1885, p. 256 et suivantes, l'article publié à ce sujet par notre Maître, M. le professeur Laborde, sous le titre : *De l'élément moral dans les infractions non intentionnelles*.

ment demandé la livraison en gare, ou qu'il n'y ait pas de service de distribution organisé dans le lieu de destination (1).

En France, le destinataire d'un colis d'origine étrangère doit, aux termes de l'article 2, § 11 du règlement ministériel du 18 juin 1892, acquitter les taxes suivantes, avant d'en prendre livraison :

a) Droit de timbre de 0 fr. 10 dont l'Etat français frappe tous les Colis postaux circulant sur son territoire, et qui, puisqu'il s'agit d'un colis d'origine étrangère, n'a pas été acquitté au départ par l'expéditeur (2).

b) Taxe de factage de 0 fr. 25 pour l'apport à domicile, si l'expéditeur n'a rien dit ; taxe d'affranchissement de 0 fr. 05 pour port de la lettre d'avis d'arrivée du colis, si, au contraire, l'expéditeur a expressément demandé sa livraison en gare.

c) Eventuellement, les droits de douane, d'octroi et autres frais dont le colis serait grevé, à moins que l'expéditeur ne s'en soit chargé, si le pays d'origine est d'accord à ce sujet avec la France.

Toutefois, pour les Colis postaux originaires d'Angleterre, ou ayant transité par l'Angleterre, à destination de la France, de la Corse et de l'Algérie, le destinataire n'a pas à rembourser les droits de factage et de timbre, car ils ont été payés par l'expéditeur ; de plus, pour ceux de ces colis qui ne peuvent

1) Règlement ministériel du 20 juin 1892, art. 14, § 1.

(2) Aux termes de l'article 4 du décret du 19 avril 1881, pour les colis originaires de l'étranger, le droit de timbre, que n'a pas acquitté l'expéditeur au départ, est acquitté au moyen de timbres mobiles apposés à l'entrée en France sur les déclarations collectives que les transporteurs sont tenus de faire aux agents des douanes.

être remis à domicile, les Compagnies prennent à leur charge les frais d'affranchissement de la lettre d'avis (1).

A signaler que, lorsque de France on veut envoyer un Colis postal à l'étranger (Espagne et Bulgarie exceptées), il faut l'adresser, si l'on ne veut pas qu'il soit livré à domicile, non pas *en gare*, comme chez nous, mais *poste restante*.

§ 17. — *Remise par exprès*

Aux termes de l'article 9 de la Convention de Rome, les colis peuvent, à la demande des expéditeurs, être remis à domicile par un porteur spécial immédiatement après leur arrivée dans les pays de l'Union dont les Administrations conviennent de se charger de ce service dans leurs relations réciproques et dont la liste est donnée par le *Tarif pour le transport des Colis postaux* de 1908, pages 253 à 260. Ces envois, qui sont qualifiés *exprès*, sont soumis à une taxe spéciale qui est fixée à 0 fr. 50 et doit être acquittée d'avance par l'expéditeur en sus du port ordinaire, que le colis puisse ou non être remis au destinataire ou seulement signalé par exprès dans le pays de destination; elle fait partie des bonifications dévolues à ce pays.

(1) Règlement ministériel du 20 juin 1892, art. 11.

La remise, ou l'envoi d'un avis signalant l'arrivée du colis au destinataire, n'est essayée qu'une fois ; après un essai infructueux, le colis cesse d'être considéré comme exprès et sa remise s'effectue dans les conditions requises pour les colis ordinaires.

Si un colis devant être remis par exprès est, par suite de changement de domicile du destinataire, réexpédié sur un autre pays sans que la remise par exprès ait été tentée, la taxe fixe payée par l'expéditeur est bonifiée au nouveau pays de destination, si celui-ci a consenti à se charger de la remise par exprès ; dans le cas contraire, cette taxe reste acquise à l'office du pays de la première destination.

§ 18. — *Réexpédition*

Aux termes de l'article xiv du règlement d'exécution de la Convention de Rome, lorsqu'un Colis postal a reçu une fausse direction, il doit être réexpédié dès qu'on s'en aperçoit sur sa véritable destination, par la voie la plus directe et aux frais de l'office expéditeur ; si au contraire la réexpédition d'un pays sur un autre est due au changement de résidence des destinataires ou au renvoi des Colis postaux tombés en rebut ou refoulés par la douane, elle donne lieu à la perception supplémentaire de nouvelles taxes de transport à la charge des destinataires, ou, le cas échéant, des expéditeurs, sans préjudice du remboursement des droits de douane ou autres frais spéciaux

dont le pays de destination n'accorde pas l'annulation. Il est vrai que les Administrations postales signataires de la Convention de Rome se sont engagées à intervenir auprès des Administrations des douanes respectives, pour que les droits de douane soient annulés sur les Colis postaux renvoyés au pays d'origine ou réexpédiés sur un tiers pays (1).

§ 19. — *Colis postaux en souffrance*

Aux termes de l'article xv de la Convention de Rome, les expéditeurs de colis tombés en rebut doivent être consultés dans le plus court délai possible sur la manière dont ils entendent en disposer, à moins que, prévoyant ce cas, ils n'aient dès le moment de l'expédition demandé le retour immédiat ou la remise à un autre destinataire ; et si, dans le délai de deux mois à partir de l'expédition de l'avis, le bureau de destination n'a pas reçu des instructions suffisantes, le colis est renvoyé au bureau d'origine aux frais de l'expéditeur ; il est traité et taxé comme les objets réexpédiés par suite du changement de résidence du destinataire. Toutefois, les articles sujets à détérioration ou à corruption doivent être vendus ; et, en cas d'impossibilité de vente pour une cause quelconque, ils doivent être détruits. Il est d'ailleurs dressé procès-verbal de la vente ou de la destruction.

(1) Convention de Rome, art. 13.

§ 20. — *Païement des remboursements*

Aux termes de l'article XIII du règlement d'exécution de la Convention de Rome, immédiatement après avoir encaissé le remboursement, le bureau de destination remplit la partie « Indications de service » du mandat de remboursement, et, après y avoir apposé son timbre à date, renvoie ce mandat franc de port à l'adresse qui y est indiquée.

Les mandats de remboursement sont payés dans les conditions déterminées par chaque Administration en vue d'assurer le paiement des montants des remboursements aux expéditeurs des colis.

Dans le cas où le destinataire ne paie pas le montant du remboursement dans un délai de 7 jours dans les relations entre les pays d'Europe, et dans un délai de 15 jours dans les relations des pays d'Europe avec les pays hors d'Europe et de ces derniers pays entre eux, à partir du jour qui suit celui de l'arrivée du colis au bureau destinataire, le colis est traité comme étant tombé en rebut (1).

Les mandats de remboursement afférents aux colis qui, pour un motif quelconque, sont renvoyés au bureau d'origine, doivent être annulés par les soins de l'office qui effectue le renvoi et être attachés aux bul-

(1) Convention de Rome, règlement d'exécution, art. XIII, § 5.

letins d'expédition (1). Lorsqu'au contraire les colis grevés de remboursement sont simplement réexpédiés sur une autre direction, l'office de la nouvelle destination procède à l'égard de la liquidation du remboursement, comme si le colis lui avait été directement expédié (2).

Les mandats de remboursement égarés, perdus ou détruits avant l'encaissement du remboursement, sont remplacés sans formalités par de nouveaux mandats portant l'entête « Duplicata », qui doivent être demandés au bureau d'origine du colis (3).

Les mandats de remboursement égarés, perdus ou détruits après l'encaissement du remboursement sont également remplacés par des duplicata ou des autorisations de paiement, après constatation, par les deux Administrations, que le mandat n'a été ni payé ni remboursé (4).

Les mandats de remboursement dont les bénéficiaires n'ont pas réclamé le paiement dans les délais légaux indiqués à la page 263 du *Tarif pour le transport des Colis postaux* de 1908, sont quittancés par l'office qui les détient et portés en compte à l'office qui les a émis (5).

(1) Convention de Rome, règlement d'exécution, art. xiii, § 5, *in fine*.

(2) Convention de Rome, règlement d'exécution, art. xiv, § 3.

(3) Convention de Rome, règlement d'exécution, art. xiii, § 6, *in principio*.

(4) Convention de Rome, règlement d'exécution, art. xiii, § 6, *in fine*.

(5) Convention de Rome, règlement d'exécution, art. xiii, § 7.

§ 21. — *Responsabilité*

Aux termes de l'art. 15 de la Convention de Rome, sauf le cas de force majeure, la perte, la spoliation ou l'avarie d'un Colis postal donne lieu au profit de l'expéditeur ou, à défaut ou sur la demande de celui-ci, du destinataire, à une indemnité correspondant au *montant réel* de la perte, de l'avarie ou de la spoliation, à moins que le dommage n'ait été causé par la faute ou la négligence de l'expéditeur, ou ne provienne de la nature de l'objet et sans que cette indemnité puisse dépasser 25 francs dans les relations avec les pays qui admettent sans coupure des colis de 5 kilogrammes, et 15 francs dans les relations avec les pays qui ont limité à 3 kilogrammes le maximum de poids (1). Dans les relations avec l'Angleterre et les Etats-Unis d'Amérique, le maximum de l'indemnité est de 15 francs pour les colis ordinaires jusqu'à 3 kilogrammes, et de 25 francs pour ceux de 3 à 5 kilogrammes ; au contraire, dans les échanges avec Cuba, l'indemnité est de 25 francs au maximum sans considération des trois coupures de poids admises.

Le maximum de l'indemnité due pour les colis ordinaires de 5 à 10 kilogrammes admis dans les relations entre la France, d'une part, et, d'autre

(1) Ces pays sont : la Bolivie, le Brésil et le Paraguay (V. *supra*, p. 97).

part, les Colonies françaises, la Belgique, le Luxembourg et la Suisse est fixé à 40 francs.

Les dispositions qui précèdent sont applicables aux colis grevés de remboursement, tant qu'ils n'ont pas été livrés aux destinataires ; mais, après livraison, les transporteurs sont responsables des sommes dues à l'expéditeur.

Pour les colis avec valeur déclarée, l'indemnité ne peut excéder le montant de cette valeur.

En outre, l'expéditeur d'un colis perdu ou complètement détruit a droit à la restitution des frais d'expédition, autres que le droit d'assurance, ainsi que des frais postaux de réclamation, lorsque la réclamation a été motivée par une faute de service, excepté, toutefois, dans les échanges avec Cuba.

L'obligation de payer l'indemnité incombe à l'Administration dont relève le bureau expéditeur. Est d'ailleurs réservé à cette Administration le recours contre l'Administration responsable, c'est-à-dire sur le territoire ou dans le service de laquelle la perte, la spoliation ou l'avarie a eu lieu (1). Jusqu'à preuve du contraire, la responsabilité incombe à l'Administration, qui, ayant reçu le colis sans faire d'observation, ne peut établir ni la délivrance au destinataire, ni, s'il y a lieu, la transmission régulière à l'Administration suivante.

Pour les envois adressés bureau restant ou conservés en instance à la disposition des destinataires, la responsabilité des Administrations cesse par la dé-

(1) Voir dans ce sens un arrêt de la Cour de cassation de Rome du 14 juin 1890, rapporté dans le *Journal de Droit international privé* de 1892, p. 295.

livrance du colis à une personne qui a justifié de son identité, suivant les règles en vigueur dans le pays de destination, et dont les noms et qualités sont conformes aux indications de l'adresse.

Le paiement de l'indemnité par l'office expéditeur doit avoir lieu le plus tôt possible, et au plus tard dans le délai d'un an à partir de la réclamation, qui, elle-même, n'est admise que dans le délai d'un an à partir du dépôt du colis.

§ 22. — *Irresponsabilité*

Dans le régime international il n'est pas dû d'indemnité en cas de *retard accidentel* d'un Colis postal. Toutefois, il est dérogé à cette règle lorsque le retard a eu manifestement pour effet d'occasionner *l'avarie du contenu* ; mais, dans ce cas, l'indemnité allouée ne pourra dépasser celle prévue par la perte elle-même du colis.

Il n'est pas dû d'indemnité en cas de perte, d'avarie ou de spoliation des Colis postaux échangés avec le Mexique, la législation mexicaine ne comportant pas la responsabilité.

Enfin, certaines Colonies britanniques (Afrique Orientale britannique, Antilles anglaises, Australie, Bermudes, Canada, Chypre, Colonie du Cap, Iles Banks, Sainte-Croix et Fidji, Inde britannique, Natal, y compris le Zouloulouland et l'Amatongaland, Nigérie du Sud, Nouvelle-Zélande, Nyasaland, Orange,

Rhodésia, Sarawak, Transwaal) n'assument pas non plus de responsabilité en cas de perte ou d'avarie sur leur territoire des Colis postaux ordinaires, c'est-à-dire sans valeur déclarée.

§ 23. — *Compétence*

Aux termes de l'art. 15, § 3 de la Convention de Rome (qui reproduit d'ailleurs textuellement l'art. 11 § 2 de la Convention de Paris, l'art. 13, § 3 de la Convention de Vienne, et l'art. 13, § 3 de la Convention de Washington), « l'obligation de payer l'indemnité » incombe à l'Administration dont relève le bureau » expéditeur. Est réservé à cette Administration, le » recours contre l'Administration responsable, c'est- » à-dire contre l'Administration sur le territoire ou » dans le service de laquelle la perte, la spoliation » ou l'avarie ont eu lieu. »

Le destinataire d'un Colis postal en provenance de l'étranger ne peut donc assigner en paiement de l'indemnité que l'Administration postale du pays expéditeur ; et, conformément au droit commun (*actor sequitur forum rei*), c'est devant les tribunaux de ce pays qu'il devra former sa demande. Pour les colis expédiés de France à l'étranger, ce sont le ministre des Postes et Télégraphes et le Conseil d'Etat qui statuent en cas de contestation.

APPENDICE

Colis pour les prisonniers de guerre

Aux termes de l'article 10 de la Convention de Rome, qui réalise une heureuse innovation, les Colis postaux, à l'exception des colis grevés de remboursement, destinés aux prisonniers de guerre ou expédiés par eux, sont affranchis de toutes taxes postales, aussi bien dans les pays d'origine et de destination, que dans les pays intermédiaires.

SECTION V

Transport maritime des Colis postaux

Le transport maritime des Colis postaux est assuré par les Compagnies de navigation concessionnaires des lignes postales. L'Etat leur impose, par leur cahier des charges, en même temps que le transport gratuit des dépêches, l'exécution du service des Colis postaux, conformément aux tarifs prévus par les lois et règlements sur la matière. C'est ainsi que sont établies les relations de la Métropole avec la Côte occidentale de l'Afrique, par la Compagnie Fraissinet et la Compagnie des Chargeurs Réunis; avec la Côte orientale d'Afrique, l'Extrême-Orient et l'Océanie, par les Messageries Maritimes; avec la Mer Noire et le Levant, par les Messageries Maritimes et la Compagnie Fraissinet; avec l'Amérique du Sud, par les Messageries Maritimes; avec le Mexique et la Colombie, par la Compagnie Transatlantique. Mais ces diverses Compagnies n'ont pas, comme elles l'avaient un instant prétendu, le monopole du service des Colis postaux, l'Administration se réservant, pour accélérer le transport, de livrer les colis au premier bateau en partance, qu'il appartienne ou non à une Compagnie concessionnaire, et, dans ce

but, l'Etat, dans les lois sur la marine marchande, a imposé le service des Colis postaux, à titre gratuit, à tous les capitaines de navires recevant une prime de navigation. Seulement, tandis que les Compagnies concessionnaires sont substituées à l'Etat, au contraire, les capitaines de marine marchande, recevant une prime de navigation, agissent uniquement au nom de l'Administration.

Pour l'échange des Colis postaux avec les Etats-Unis d'Amérique, l'Administration a conclu un traité spécial avec la Compagnie Générale Transatlantique et une importante entreprise de transports américaine, « l'American Express Company », qui se charge de remettre ou d'enlever au dock de New-York les Colis postaux provenant du territoire américain (1). Cette Convention date du 9 juillet 1904 ; elle détermine les obligations respectives des deux Compagnies participant au service, et la rémunération à laquelle elles ont droit.

(1) Le gouvernement des États-Unis s'est, en effet, toujours refusé à participer aux arrangements relatifs aux Colis postaux.

CHAPITRE V

Compétence

Au paragraphe 18 de la section première du chapitre IV (p. 85), nous avons déclaré remettre à plus tard, à cause des importants développements qu'il nécessitait, et pour ne pas scinder les explications en cours, l'examen des questions de compétence et de responsabilité en matière de Colis postaux.

Nous allons maintenant entreprendre l'étude de ces questions fort délicates et complexes, en examinant d'abord la question de compétence, et, dans un chapitre suivant, celle de la responsabilité.

Malgré que la question de compétence en matière de Colis postaux paraisse aujourd'hui complètement élucidée par l'article 6, § 5 de la loi du 12 juillet 1905 qui attribue aux juges de paix la connaissance des contestations pouvant s'élever entre transporteurs et expéditeurs ou destinataires de Colis postaux, il nous semble pourtant indispensable de l'envisager

en détail, d'abord à cause de l'importance des discussions auxquelles elle a donné lieu, et aussi parce qu'un refus de s'incliner devant la loi de 1905 serait logique de la part des Compagnies de transport. En effet, elles refusent de payer l'indemnité pour retard prévue par cette loi, sous le prétexte que les Conventions qui les lient à l'Etat français n'ont pas prévu cette cause de responsabilité, et que, tant que ces Conventions n'ont pas été régulièrement abrogées ou modifiées, la loi est impuissante et doit rester lettre morte. Or, aux termes des articles 10 de la Convention du 2 novembre 1880, 17 de la Convention du 15 janvier 1892 et 4 de la Convention du 12 novembre 1896, toutes les contestations qui pourraient s'élever entre l'Administration, les Compagnies et les tiers, sont de la compétence des tribunaux administratifs. En bonne logique donc, en vertu du raisonnement employé au cas de retard, les transporteurs devraient, en cas de poursuites devant le juge de paix, demander à celui-ci de se déclarer incompétent ; et, comme elles ont eu gain de cause sur le premier point, rien ne dit qu'elles n'essaieront pas de couronner leur victoire en employant le deuxième moyen que nous indiquons. En conséquence, l'étude que nous entreprenons maintenant est loin d'être purement historique, et peut au contraire redevenir, d'un jour à l'autre, de complète actualité.

§ 1. — *Compétence administrative ou judiciaire ?*

L'art. 10 de la Convention du 2 novembre 1880 entre l'Etat et les Compagnies françaises de transport (dont la disposition se trouve reproduite dans les Conventions postérieures de 1892 et 1897) portait expressément : « Toutes les contestations auxquelles » pourront donner lieu entre l'Administration, les » Compagnies et les tiers, l'exécution et l'interprétation de la présente Convention, seront jugées par » les tribunaux administratifs. »

En présence d'un texte aussi clair et aussi formel, il ne paraît pas possible de refuser aux tribunaux administratifs la connaissance des contestations entre les Compagnies et le public, relativement au transport des Colis postaux ; cependant, l'opinion contraire a été soutenue par un certain nombre de décisions jurisprudentielles (1). Il nous paraît curieux de rechercher à l'aide de quelle argumentation on a pu arriver à donner à ce système une apparence de vérité.

(1) Tribunal de Nogent-sur-Seine, 23 février 1882, Dalloz, 1882, 3, 47) ; Tribunal de commerce de Muret, 29 mars 1882 ; Tribunal de commerce de Narbonne, 24 mars 1882 ; Tribunal de commerce de Lunéville, 5 mai 1883 (*Gazette des Tribunaux*, 23 janvier et 19 mai 1883) ; Conseil de Préfecture d'Ille-et-Vilaine, 22 février 1884 (*Le Droit*, 7 mai 1884). — Comme doctrine dans ce sens, lire la longue note, parue sous Dalloz, 1884, 1, 97, qui critique l'arrêt de cassation du 11 février 1884, reconnaissant la compétence des tribunaux administratifs.

Trois interprétations de l'article 10 ont été proposées :

D'après la première, il devrait être lu ainsi : « Les tribunaux administratifs sont compétents pour statuer sur les contestations entre l'Administration, d'une part, et les Compagnies et les tiers, d'autre part ; les contestations entre les Compagnies et les tiers ressortissent à la juridiction ordinaire. » Mais c'est refaire l'article au lieu de l'appliquer ; nous n'avons donc pas besoin d'insister sur cette interprétation.

Nous ne nous arrêterons pas non plus à une deuxième interprétation d'après laquelle l'expression *tiers* de l'article 10 ne comprendrait pas les expéditeurs. Ceux-ci, a-t-on dit, ont figuré dans la Convention du 2 novembre, aux termes de l'article 1121 du Code civil, puisqu'on a stipulé pour eux ; ils ont donc la qualité de parties contractantes, et, dès lors, ils ne peuvent pas être considérés comme des tiers. Cette thèse est inadmissible ; en effet, entre quelles parties a été passé la Convention du 2 novembre 1889 ? Entre l'Administration et les Compagnies. Ce sont les seules parties contractantes, car c'est entre elles seulement qu'ont été discutées les clauses et les conditions du contrat. Quant aux expéditeurs, ils ne sont pas parties contractantes, puisqu'ils n'ont pas pu imposer leur volonté ; ils sont donc des tiers. D'ailleurs, avec ce système, qui jouerait le rôle de tiers ? Absolument personne.

Reste la troisième interprétation ; elle est plus ingénieuse, mais pas moins arbitraire que les deux précédentes. L'article 10, dit-on, vise uniquement les contestations auxquelles pourraient donner lieu

l'interprétation et l'exécution de la Convention ; or, lorsqu'une contestation s'élève entre une Compagnie et un particulier, ce n'est pas dans l'interprétation des clauses de la Convention que devra être cherchée la solution du différend, mais bien dans le contrat particulier de transport intervenu entre la Compagnie et le demandeur. Par conséquent, l'interprétation, même littérale de l'article 10, conduit à la conclusion suivante : cet article édicte la compétence administrative uniquement pour les difficultés que peuvent soulever, entre l'Administration et les Compagnies, l'interprétation et l'exécution des stipulations contenues dans la Convention ; quant aux difficultés qui s'élèvent entre les Compagnies et le public, elles prennent naissance en dehors des cas prévus et régis par cette Convention ; elles restent donc soumises à la juridiction de droit commun. Mais alors, quels sont les tiers dont parle l'article 10 ? Ce sont, d'après les partisans de ce système, les ayants cause des Compagnies, notamment les entrepreneurs de factage et de camionnage.

A l'appui de cette explication, on invoque les principes qui régissent l'exploitation des chemins de fer : il est admis, dit-on, par une jurisprudence constante, que la connaissance des contestations entre les Compagnies de chemins de fer et les expéditeurs appartient à l'autorité judiciaire, alors même que la solution de ces contestations exigerait l'interprétation des cahiers des charges et des tarifs. La compétence n'est réservée à l'autorité administrative que lorsque le débat s'agit entre l'Administration et les Compagnies, parce que, dans ce cas, l'intérêt public est en jeu. Or, dit-on, l'article 10 a précisément pour but

de reproduire la clause qu'on rencontre dans presque tous les cahiers des charges des concessions de chemins de fer et par laquelle l'Administration et les Compagnies concessionnaires stipulent que leurs différends seront tranchés par la juridiction administrative. D'ailleurs, pour quels motifs admettre une règle différente, lorsque, au lieu de transporter des marchandises et des personnes, les Compagnies transportent des Colis postaux ? Au surplus, ajoute-t-on, édicter la compétence administrative pour les contestations entre les Compagnies et les expéditeurs, c'est déroger au droit commun ; or, peut-on admettre qu'une Convention passée même en la forme administrative apporte une dérogation à la loi ? Cette Convention a, il est vrai, été approuvée par une loi, mais l'approbation dont il s'agit n'ajoute rien à la Convention, elle ne produit d'effets qu'en ce qui concerne les conditions financières ; pour le surplus, elle laisse les choses en l'état, c'est-à-dire que la Convention reste une simple Convention impuissante à apporter par elle-même aucune dérogation au principe de la séparation des pouvoirs.

Tels sont les arguments invoqués à l'appui de la troisième interprétation ; ces arguments peuvent se réduire à trois. Nous allons les reprendre successivement et les réfuter.

Premier argument : Les tiers dont il est question dans l'article 10 comprennent uniquement les ayants cause des Compagnies, les entrepreneurs de factage et de camionnage. Mais entendre ainsi cette expression *tiers*, c'est la détourner de son sens ordinaire ; le mot *tiers*, en effet, est employé dans le

langage juridique par opposition à *parties contractantes*. Or, les expéditeurs ou les destinataires ne sont pas parties contractantes ; ils sont donc des tiers. Pour leur refuser cette qualification, il faudrait un texte formel, et ce texte n'existe pas. L'article 10 est conçu dans les termes les plus généraux ; il ne crée aucune restriction, il ne doit donc comporter aucune distinction.

Deuxième argument : Au point de vue de la compétence, on doit assimiler les actions en responsabilité intentées par des particuliers contre les Compagnies à raison du transport des personnes et des marchandises, et les actions intentées à l'occasion du transport des Colis postaux. Mais l'assimilation entre ces deux hypothèses est loin d'être justifiée : dans le premier cas, en effet, les Compagnies adjudicataires ou concessionnaires sont de véritables entrepreneurs de transports ; les contrats qu'elles passent avec les particuliers sont des contrats ordinaires ; dès lors il est tout naturel que la juridiction civile soit seule compétente pour interpréter les clauses de ces contrats et en assurer l'exécution. Au contraire, les Compagnies se sont chargées du transport des Colis postaux, elles ne sont pas devenues adjudicataires ou concessionnaires de ce nouveau service ; elles ont simplement consenti, moyennant une rétribution assez minime, à prêter leur matériel et leur personnel pour que ce service pût fonctionner. Le jour où l'Administration aura à sa disposition les moyens d'action lui permettant de transporter les Colis postaux, elle n'aura pas recours aux Compagnies ; c'est du moins ce qui paraît ré-

sulter d'une instruction ministérielle d'avril 1881 et surtout du silence de la Convention du 2 novembre 1880, relativement à la durée des engagements des contractants.

Cela prouve donc bien qu'il n'y a eu ni adjudication, ni concession nouvelle faite aux Compagnies. Au reste, celles-ci ont eu le soin de stipuler dans l'article premier de la Convention « qu'elles seront substituées aux avantages du gouvernement »; or, l'un des avantages dont aurait joui le gouvernement, s'il avait effectué lui-même le transport des Colis postaux, eût été l'attribution de compétence aux tribunaux administratifs pour l'appréciation des contestations se rattachant à ce transport. Il n'est pas douteux, en effet, que si l'Administration s'était chargée de ce service, toutes les difficultés survenues à raison de la perte ou de l'avarie des Colis postaux eussent été portées devant la juridiction administrative. Le service des Colis postaux est évidemment un service postal, et le service de la poste est essentiellement administratif. Donc les Compagnies qui ont été substituées aux avantages de l'Administration, jouissent, comme elle, du privilège de juridiction.

Toutefois, cette dernière proposition a été contestée: le Contentieux des Postes, a-t-on dit, n'appartient pas toujours à la juridiction administrative; le caractère administratif ne s'étend pas à tous les services des postes; ainsi, l'article 3 de la loi du 4 juin 1859 sur le transport des valeurs déclarées par la poste dispose que, « en cas de contestation, l'action en responsabilité est portée devant les tribunaux civils. » Pourquoi en est-il ainsi? Parce que le

service des transports de valeur est un service accessoire. Il doit en être de même de tous les services accessoires, et en particulier du service des Colis postaux. La réponse est aisée : en matière postale, la règle est la suivante : l'Administration ne peut être actionnée en responsabilité par les particuliers que devant les tribunaux administratifs. Pour déroger à cette règle, il faut un texte formel, indiscutable, et ce texte fait défaut. On invoquerait vainement l'article 3 de la loi du 4 juin 1859 précité. Cet article constitue en effet une disposition exceptionnelle, par conséquent il ne peut être étendu à un cas différent de celui qu'il prévoit.

Troisième argument : L'article 10 n'est pas autre chose qu'une clause d'un contrat qui prétend établir une règle de compétence : or, la détermination des compétences rentre incontestablement dans les mesures d'ordre public, surtout quand il s'agit de fixer les limites entre le contentieux judiciaire et le contentieux administratif. Il y a lieu dès lors de tenir compte du principe : qu'on ne peut déroger par des Conventions particulières aux lois qui intéressent l'ordre public. La disposition de l'article 10 ne doit par suite pouvoir produire aucun effet. Mais il faut remarquer que l'article en question a été approuvé expressément par une loi spéciale, et cette approbation lui a donné une force qu'il n'avait pas par lui-même. Ainsi ce n'est plus simplement l'article 10 de la Convention du 2 novembre 1880 qu'il s'agit d'appliquer, c'est la loi du 3 mars 1881 qui a fait sienne la disposition de cet article 10. Et la loi a certainement pu

établir une règle de compétence, car la loi est souveraine.

En résumé, que reste-t-il de tout cet échaffaudage de raisonnements ? Absolument rien, et c'est avec raison que la Cour de cassation, dans son arrêt du 11 février 1884, s'est prononcée en faveur de la compétence des tribunaux administratifs (1). Cette solution était d'ailleurs conforme à l'opinion des pouvoirs publics, puisque le gouvernement, qui connaissait évidemment la jurisprudence de la Cour

(1) Dalloz, 1884, 1, 97; Sirey, 1884, 1, 385. — Voici d'ailleurs, en peu de mots, l'exposé de l'affaire qui motiva cet arrêt : Un sieur Gerbaud, négociant, avait assigné la Compagnie des chemins de fer du Midi devant le Tribunal de commerce de Narbonne, en paiement de 15 francs, à titre de dommages-intérêts, pour défaut de remise d'un colis postal à sa destination. La Compagnie déclina la compétence du Tribunal saisi et demanda le renvoi de l'affaire devant la juridiction administrative. Le Tribunal ayant rejeté l'exception proposée, la Compagnie interjeta appel devant la Cour de Montpellier, et le Préfet de l'Hérault intervint, au nom de l'Etat, au soutien des prétentions de la Compagnie et proposa un déclinatoire d'incompétence. La Cour d'appel admit l'incompétence du Tribunal de commerce. Le sieur Gerbaud se pourvut alors en cassation, mais son pourvoi (dont on trouvera une très longue analyse au Sirey), fut rejeté dans les termes suivants :

« Attendu que le service des Colis postaux, créé en exécution de la
» Convention internationale du 3 novembre 1880, a été soumis par
» cette Convention à des règles particulières; que, tout en chargeant
» les Compagnies de chemins de fer et les Compagnies maritimes sub-
» ventionnées d'exécuter pour lui et comme substituées à ses droits
» et obligations, le transport des Colis postaux, le gouvernement fran-
» çais reste seul responsable du service à l'égard des gouvernements
» étrangers, qu'ainsi le service, quel que soit le mode d'exécution
» adopté, reste toujours un service essentiellement postal, et dès
» lors, exclusivement administratif ;

» Attendu que l'article 10 de la Convention passée le 2 novembre
» 1880, entre le ministre des Postes et Télégraphes et les Compagnies
» sus-désignées, et approuvé par l'article 2 de la loi du 3 mars 1881,
» dispose expressément que toutes les contestations auxquelles pourra
» donner lieu entre l'Administration, les Compagnies et les tiers,
» l'exécution et l'interprétation de ladite Convention internationale et

suprême, maintint, en 1892, dans l'article 17 de la nouvelle Convention, la formule ainsi interprétée de l'article 10, et que le Parlement, qui était lui aussi au courant, approuva ce maintien (1).

§ 2. — *Du tribunal administratif compétent*

Comme l'article 10 de la Convention du 2 novembre 1880 ne désignait pas les tribunaux administratifs qui seraient compétents au cas de difficultés relatives aux Colis postaux, il y eut lieu, sur ce point, à de nouvelles difficultés : une demande en réparation du préjudice causé par la livraison tardive d'un Colis postal ayant été portée devant le Conseil de préfecture du Gers, celui-ci se déclara

» du règlement d'exécution auxquels elle se réfère, seront jugées par
» les tribunaux administratifs ;

» Attendu que cette disposition est formelle et s'applique, non seulement aux contestations qui peuvent s'élever entre les Compagnies substituées à l'Administration, et les tiers, pour tout ce qui concerne
» le service des Colis postaux ;

» Attendu dès lors, qu'en déclarant l'autorité judiciaire incompétente
» pour statuer sur l'action intentée par Gerbaud contre la Compagnie
» du Midi en paiement de 15 francs de dommages-intérêts pour défaut
» de remise d'un Colis postal, la Cour d'appel de Montpellier, loin de
» violer les principes invoqués par le pourvoi, a fait au contraire une
» juste application de ces principes, ainsi que de l'article 2 de la loi
» du 3 mars 1881 et de l'article 10 de la Convention du 2 novembre
» 1880 approuvée par ladite loi ; — Rejette, etc., etc. »

(1) L'article 4 de la Convention du 12 novembre 1896 déclare encore maintenir cette même disposition.

compétent, en se fondant sur ce que, d'après notre article, toutes les contestations auxquelles donnent lieu, entre l'Administration, les Compagnies et les tiers, l'exécution et l'interprétation de la Convention, doivent être *jugées par les tribunaux administratifs*; or, par tribunaux administratifs, il fallait entendre, selon le Conseil, un tribunal collectif et non pas le ministre.

En outre, la décision du Conseil de préfecture du Gers invoquait aussi le caractère de la Convention du 2 novembre 1880 qui n'aurait été, d'après elle, qu'une modification aux cahiers des charges des Compagnies de chemins de fer; or, aux termes de ces cahiers des charges, les litiges entre l'Administration et les Compagnies sur l'exécution et l'interprétation des clauses de la concession relèvent du Conseil de préfecture; il devait donc en être de même des contestations nées de la Convention de 1880, sans qu'il y eût lieu de distinguer entre les contestations dans lesquelles l'Administration serait entièrement désintéressée.

Pourvoi fut formé contre cette décision devant le Conseil d'Etat, et celui-ci, sur les conclusions conformes de M. Valabrègue, commissaire du gouvernement, annula l'arrêté du Conseil de préfecture pour incompétence, pour le motif qu'aucune disposition de loi ou de règlement n'attribuait à cette juridiction la connaissance de litiges de cette nature (1).

(1) Arrêté du Conseil d'Etat du 20 février 1891 :

« Le Conseil d'Etat, considérant que l'action introduite par les époux
» Salles devant le Conseil de Préfecture du Gers, tendait à faire con-
» damner la Compagnie des chemins de fer du Midi à leur payer la

Voici d'ailleurs un extrait des conclusions que le commissaire du gouvernement donna en cette affaire et dans lesquelles il en examine la question au double point de vue de la compétence administrative en général et de la compétence spéciale du Conseil de Préfecture : « La question soumise au Conseil d'Etat par le recours de la Compagnie, dit M. Valabrègue, était celle de savoir si les contestations nées entre les Compagnies et les tiers, à l'occasion du transport d'un Colis postal, relevaient de la juridiction du Conseil de préfecture. Telle qu'elle était limitée par le débat, cette question présentait peu de difficultés : en effet, les Conseils de préfecture ne sont pas les juges de droit commun du contentieux administratif, ils sont des tribunaux d'attribution et ne connaissent que des affaires ou des catégories d'affaires qui leur sont expressément déferés par la loi. Or, les litiges qui peuvent s'élever entre une Compagnie de chemins de fer et un tiers expéditeur, à raison du transport d'un Colis postal, ne rentrent dans aucune des catégories d'affaires qui ont été expressément attribués par la loi aux Conseils de préfecture. La Convention

» somme de 200 francs, tant pour valeur des Colis postaux tardivement
» livrés et remboursement des frais d'envoi, qu'à titre de réparation du
» préjudice causé ; considérant que, soit que les requérants aient voulu
» rendre la Compagnie responsable d'une faute de ses agents, soit
» qu'ils aient entendu fonder leur action sur ce que le préjudice par
» eux allégué serait directement imputable à l'organisation même du
» service, le *Conseil de Préfecture était incompétent* dans l'un comme
» dans l'autre cas, *aucune disposition de loi ou de règlement n'attribuant*
» *à cette juridiction la connaissance des litiges de cette nature ; — que*
» par suite, il y a lieu de faire droit aux conclusions de la Compagnie :
» ARTICLE PREMIER. — L'arrêté du Conseil de Préfecture du Gers est
» annulé. » (Dalloz, 1891, 3, 34 ; Sirey, 1893, 3, 17.)

du 2 novembre 1880 n'est pas un marché de travaux publics, elle n'est pas davantage une Convention additionnelle et modificative du cahier des charges de la concession des chemins de fer ; mais, alors même qu'on lui reconnaîtrait l'un ou l'autre de ces caractères, il n'en résulterait pas que les Conseils de préfecture fussent compétents ; même dans ce cas, ils ne pourraient connaître que des contestations dans lesquelles l'Administration serait intéressée ; ce ne sont en effet que les litiges entre l'Administration et les entrepreneurs qui sont déferés au Conseil de préfecture. Quant aux contestations entre les Compagnies et les tiers, et dans lesquelles l'Administration n'a aucun intérêt, ces tribunaux ne peuvent en connaître. Pour assimiler ces contestations à celles qui s'élèvent entre l'Administration et les Compagnies de chemins de fer, il faudrait un texte spécial qui aurait modifié l'ordre des juridictions et formellement donné compétence aux Conseils de préfecture.

» L'arrêté attaqué se fonde sur l'article 10 de la Convention de 1880. Dans ce texte, on lit, à la vérité, que toutes les contestations, auxquelles donneront lieu entre l'Administration, les Compagnies et les tiers, l'exécution et l'interprétation de la Convention, seront jugées par les tribunaux administratifs ; et le Conseil de préfecture du Gers interprète ces mots dans le sens de la compétence des Conseils de préfecture ; mais il faut remarquer que ces mots « tribunaux administratifs » désignent d'une manière générale la juridiction administrative et non tel ou tel tribunal administratif ; ce texte ne vise donc pas expressément les Conseils de préfecture, il ne leur donne pas compétence

d'une manière précise. Dans l'intention des parties, ce qu'on a voulu, c'est soumettre ces contestations à la juridiction administrative et non à l'autorité judiciaire ; les mots « tribunaux administratifs » ne sont indiqués ici que par opposition aux tribunaux de l'ordre judiciaire. Or, il est à remarquer que la loi du 28 pluviôse an VIII, qui les institue, n'a pas conféré aux Conseils de préfecture une compétence de droit commun pour les affaires administratives ; c'est par énumération qu'elle a procédé, et les lois postérieures n'ont fait qu'ajouter de nouveaux numéros à la liste des cas dans lesquels ils sont compétents. Par suite, faute d'un traité spécial, législatif ou réglementaire, leur attribuant expressément compétence, les Conseils de préfecture ne pourront donc pas connaître des litiges relatifs aux Colis postaux. »

Quel est donc le tribunal administratif compétent ? Le ministre, avec recours au Conseil d'Etat, comme le veut la théorie du ministre-juge (1), ou bien le

(1) La théorie du ministre-juge est aujourd'hui à peu près généralement abandonnée ; toutefois, comme elle compte encore quelques défenseurs, parmi lesquels M. Ducrocq (*Les Tribunaux administratifs*, t. II de son *Cours*, p. 159 et s.). Nous croyons devoir l'exposer :

La loi des 27 avril-25 mai 1791 avait attribué l'examen des questions contentieuses soulevées par l'Administration au *roi et aux ministres réunis en Conseil*. Postérieurement à cette loi, la Constitution de l'an III décida que les ministres ne formeraient plus un Conseil et transporta à chacun d'eux individuellement les attributions qu'ils avaient collectivement ; par là, dit-on, chaque ministre est devenu juge de droit commun des affaires relevant de son ministère ; or, les Conseils de préfecture institués en l'an VIII n'ont enlevé à la juridiction de droit commun des ministres que les affaires limitativement attribuées à leur compétence ; et, quant au Conseil d'Etat, c'est seulement comme Tribunal d'appel qu'il a été institué. Les ministres sont donc demeurés

Conseil d'Etat directement, en premier et dernier ressort ? Cette deuxième solution, conforme aux tendances modernes, avait d'abord été adoptée par le Conseil d'Etat, qui, dans un arrêté du 28 décem-

juges de droit commun de tous les litiges administratifs qu'un texte spécial n'attribue pas à une autre juridiction. Ce qui confirme cette manière de voir, ajoute-t-on, c'est le fait que les décisions des ministres, comme les décisions de juridictions inférieures, ne sont susceptibles de recours que dans un délai déterminé ; c'est aussi que les décisions ministérielles, comme les décisions juridictionnelles, sont exécutoires par elles-mêmes, et emportent hypothèque quand elles enjoignent de payer ; enfin, c'est cette considération que, si les décisions ministérielles n'étaient pas des actes de juridiction, le Conseil d'Etat apparaîtrait comme juridiction de premier ressort, toutes les fois qu'il ne s'agit pas de litiges de la compétence du Conseil de préfecture ou d'une juridiction extraordinaire ; or, cela est peu conforme aux principes généraux de l'organisation judiciaire qui ont bien pu, dans des litiges sans gravité, supprimer le droit d'appel, mais qui n'ont jamais admis que les juridictions spéciales, faites pour l'appel, eussent à juger des litiges en premier ressort. Il en résulte qu'à l'exception des cas dans lesquels on porte au Conseil d'Etat une décision d'une juridiction spéciale inférieure ou d'un Conseil de préfecture, on ne peut pas soumettre un litige au Conseil d'Etat sans s'être adressé d'abord au ministre compétent.

Cette théorie du ministre-juge est aujourd'hui à peu près généralement abandonnée, et la doctrine considère que les actes des ministres, qu'il s'agisse de mesures à prendre ou de contestations à trancher, sont des actes d'administration et non des actes de juridiction [Notre Maître M. le professeur BRÉMOND, à son cours ; — Laferrière : *Traité de la Juridiction administrative*, t. I, p. 462 ; BERTHÉLEMY, *Traité de Droit administratif*, p. 865 ; BÉQUET, *Répertoire*, V^o Contentieux administratif ; ARTUR, « Séparation des pouvoirs » (*Revue de Droit public*, 1901)]. — En partageant, dit-elle, entre les ministres les anciennes attributions du Conseil, la loi de l'an III n'a pas érigé les ministres en juges. A cette époque, en effet, aucune juridiction administrative n'avait été reconstituée. Remarquons, d'ailleurs, que ce n'est pas seulement sur la réclamation d'un citoyen lésé que les ministres interviennent pour réformer les actes de leurs inférieurs ; c'est spontanément, très fréquemment. Dira-t-on que dans ce dernier cas ils se comportent comme des juges ? D'autre part, les actes des administrateurs secondaires sont faits souvent par délégation du ministre ; dira-

bre 1894 (1), statuant en appel, avait déclaré non pas réformer, mais *annuler* la décision ministérielle précédemment intervenue, laissant entendre par là que le ministre n'était pas compétent pour connaître de l'affaire et qu'elle aurait dû être directement portée devant lui. Malheureusement, un deuxième arrêté du 20 mai 1898 (2) vint modifier cette jurisprudence, pourtant excellente à notre avis, en déclarant : « C'est

t-on que le ministre, auteur de l'acte, comme un mandant est l'auteur des actes de son mandataire, peut en devenir juge ? De même, le ministre est appelé à défendre devant le Conseil d'État les actes de son ministère ; or, il n'est pas normal qu'un juge défende son jugement devant la juridiction d'appel. En outre, lorsqu'on dit que le Conseil d'État n'a été institué que comme juridiction d'appel, on fait une pétition de principe : « Le Conseil d'État, dit, en effet, l'arrêté du 5 nivôse an VIII, prononce sur les affaires contentieuses qui étaient précédemment soumises au ministre » ; or, ce texte ne distingue pas entre le premier ressort et l'appel. Il faut compter également pour rien l'argument qu'on tire de la limitation du délai pendant lequel on peut recourir contre les actes des ministres. Cela s'applique à toutes leurs décisions, et pas seulement à celles qui tranchent des litiges : toutes les décisions des ministres ne sont cependant pas des actes de juridiction. « Qu'y a-t-il d'illogique ou d'anormal, dit M. BERTHÉLEMY, à ce qu'on ne puisse attaquer un acte administratif que pendant un court délai ? La même règle ne s'applique-t-elle pas aux décisions de certaines assemblées qui cependant ne sont pas juridictions, notamment aux décisions des Conseils généraux ou des Conseils municipaux ? » Aussi médiocre, d'ailleurs est l'argument qu'on tire de ce que les décisions des ministres emportent hypothèque et ont force exécutoire : ce ne sont pas elles qui sont exécutoires et emportent hypothèque, ce sont les contraintes par lesquelles on les exécute ; or, la contrainte ne s'emploie pas seulement pour exécuter les décisions ministérielles. De tout cela résulte donc qu'on doit refuser au ministre la qualité de juge de droit commun, et, par suite, les contestations que la loi ne soumet pas par un texte précis à la juridiction du Conseil de préfecture ou à une juridiction spéciale, — et c'est le cas des litiges relatifs aux Colis postaux, — doivent se porter, sans qu'une décision ministérielle soit préalablement exigible, devant le Conseil d'État.

(1) Rapporté dans Sirey, 1896, 3, 113 ; Dalloz, 1895, 3, 87.

(2) Rapporté dans Sirey, 1900, 3, 59.

avec raison que le ministre du Commerce a rejeté les réclamations des demandeurs », termes dont on déduit que le Conseil d'Etat, changeant d'opinion, considèrerait désormais le ministre comme juge de droit commun en matière administrative; et depuis c'est devant le ministre que furent, d'une manière constante, portés les litiges.

§ 3. — *Origine de l'article 6, § 5 de la loi du 12 juillet 1905.*

Nous venons de voir que, antérieurement à la loi du 12 juillet 1905, on attribuait à l'Administration le pouvoir de juger, à l'exclusion des Tribunaux de droit commun, les procès entre deux particuliers, alors, d'ailleurs, que les intérêts de l'Etat n'y étaient engagés à aucun titre; car, aux termes de l'arrêté du Conseil d'Etat du 28 décembre 1894 (1), si l'on maintient au service des Colis postaux son caractère administratif, il est bien entendu, cependant, que l'Administration n'y a aucune part de responsabilité, et que les Compagnies sont vis-à-vis d'elle dans une situation absolument indépendante. Or, d'après le système aujourd'hui à peu près universellement admis, le ministre devant lequel étaient portés les litiges n'est pas un juge; il a seulement qualité pour engager définitivement l'Administration, et sa déci-

1) Rapporté dans Sirey, 1896, 3, 113; Dalloz, 1895, 3, 87.

sion, à ce titre, est toujours nécessaire, avant que le Conseil d'Etat puisse être appelé à statuer, mais il ne prononce pas de jugement.

Dès lors, on se trouvait, relativement aux Colis postaux, dans la situation étrange, d'un ministre n'ayant aucune autorité sur les Compagnies, en ce qui concerne leur manière d'exploiter, ne pouvant donner aucun ordre à leurs agents, n'encourant, par suite de la faute de ceux-ci, aucune responsabilité, et qui, cependant, fixait, comme chef hiérarchique, le montant des indemnités que les Compagnies pouvaient devoir aux expéditeurs ; une telle décision n'avait aucun fondement : c'était une intervention injustifiable dans une affaire *inter alios acta*, où son Administration n'avait aucun intérêt engagé, à laquelle les finances publiques restaient complètement étrangères.

En outre, si le réclamant ne se trouvait pas satisfait de la décision ministérielle, il devait se pourvoir à grands frais devant le Conseil d'Etat, et cela, pour un intérêt des plus minimes : un exemple frappant a été donné à ce sujet par M. Bourrat à la Chambre des députés : un procès intenté par M. Rivoire à la Compagnie P.-L.-M., au sujet de la perte d'un Colis postal, fut introduit en 1895, et le jugement ne fut rendu que le 23 novembre 1900 (2). Il y eut *huit cent trente francs* de frais et d'honoraires. Aussi, le plus souvent, lorsque le ministre avait rejeté une réclamation, n'osait-on pas poursuivre plus loin l'affaire ; si bien que M. Sibille a pu dire, le 19 juin 1903

(1) Rapporté dans Dalloz, 1901, 3, 69.

à la tribune de la Chambre, que si en une seule année le nombre des colis spoliés, avariés ou perdus, avait pu s'élever à 94.473, en revanche, en vingt ans, il n'avait pas été formé dix pourvois devant le Conseil d'Etat. On comprend aisément que cet état de choses ait soulevé des protestations nombreuses dans le public, et que le législateur ait songé à y mettre un terme.

En conséquence, le 21 juin 1897, MM. Raiberti et Jouart déposèrent sur le bureau de Chambre des députés une proposition de loi tendant à déférer aux juges de paix les contestations en matière de Colis postaux ; mais elle n'aboutit pas. Elle fut reprise dans le projet de la Commission de réformes judiciaires déposé en 1903, sous le numéro 5 de l'article 7. On proposait d'attribuer aux juges de paix la connaissance des « contestations relatives à l'indemnité afférente à la perte, à l'avarie, à la spoliation d'un Colis postal, ainsi qu'aux retards apportés dans la livraison. » Mais cette proposition souleva de graves objections ; M. Sibille, notamment, fit remarquer qu'elle ne tenait pas compte des Conventions internationales : « La Commission, déclara-t-il (1), propose de modifier les règles de la compétence et de décider que les juges de paix seront compétents à charge d'appel « pour toutes contestations relatives à l'indemnité afférente à la perte, à l'avarie, à la spoliation d'un Colis postal, ainsi qu'aux retards apportés dans leur livraison. » Elle ajoute que « la demande pourra être portée soit devant le

(1) *Journal Officiel*, 1903. Session ordinaire. Chambre, Débats, Séance du 18 juin 1903, pages 2025 et suiv.

» juge de paix du domicile de l'expéditeur, soit de
» celui du destinataire, au choix de la partie la plus
» diligente. » La Commission paraît ainsi attribuer
» aux juges de paix la connaissance des contesta-
» tions relatives à la perte, à l'avarie, au retard de
» livraison des Colis postaux. Eh bien ! que dit la
» Convention internationale de 1880 ? Son article 11
» est ainsi conçu :

« ARTICLE 11. — *L'obligation de payer l'indem-
» nité incombe à l'Administration responsable, c'est-
» dire contre l'Administration sur le territoire de
» laquelle la perte ou l'avarie a eu lieu. »*

» Prenons un cas qui se présente souvent : un
» Colis postal est expédié d'Allemagne en France ;
» le destinataire estime qu'il y a eu avarie et formule
» une plainte. D'après l'article 11 que je viens de
» citer, qui est responsable ? qui doit tout d'abord
» examiner le bien-fondé de la réclamation ? c'est
» évidemment le service postal allemand, celui qui a
» reçu le colis, sauf recours contre l'Administration
» postale française. Que doit-il se passer à l'heure
» actuelle ? L'Administration française transmet la
» réclamation du destinataire français à l'Adminis-
» tion allemande ; elle soutient, s'il y a lieu, la
» plainte et transmet à l'expéditeur français l'indem-
» nité accordée par l'Administration allemande.
» Peut-on, par une loi, modifier ce mode de règle-
» ment établi par une Convention internationale ?
» Telle est la première question que je pose au gou-
» vernement et à la commission.

» Quand il s'agit des Colis postaux intérieurs, le
» juge compétent est désigné par l'article 10 de la
» Convention internationale, dont il importe de rap-

» peler les termes : « Toutes les contestations aux-
» quelles pourrait donner lieu entre l'Administration
» des Compagnies et les tiers, l'exécution et l'inter-
» prétation de la présente Convention ainsi que de la
» Convention internationale et du règlement d'exécu-
» tion auquel elle se réfère, sont jugées par les tri-
» bunaux administratifs. » On a prétendu pendant
» quelque temps que cette disposition n'était appli-
» cable qu'aux difficultés entre une Compagnie de
» chemins de fer et l'Administration des Postes et
» Télégraphes; mais les Cours d'appel et la Cour de
» cassation ont jugé que le service des Colis postaux
» était un service administratif soumis à des règles
» particulières...

» Cependant il y a eu contre l'attribution à la
» jurisprudence administrative de ces litiges entre
» des particuliers et des Compagnies privées, des
» protestations très vives de plusieurs Chambres de
» commerce. Elles ont demandé, les unes, que les
» contestations fussent soumises aux Tribunaux de
» commerce, les autres, qu'elles fussent soumises
» aux juges de paix. Sur cette question, M. Sembat
» a présenté au nom de la commission du budget de
» 1902 un rapport fort intéressant. L'Administration
» des Postes et Télégraphes avait remis à notre col-
» lègue une très longue note insérée dans le rapport...
» dans laquelle elle soutient que toutes modifications
» aux Conventions de 1880, notamment à la disposi-
» tion relative à la compétence implique la conclusion
» d'un accord nouveau avec les Compagnies de che-
» mins de fer et de navigation...

» En résumé, le droit d'appeler devant le juge de
» paix du domicile du destinataire, n'est-il pas en

» contradiction avec la Convention internationale qui
» stipule que l'obligation de payer l'indemnité incombe
» à l'Administration dont relève le bureau expéditeur
» d'un Colis postal international. Est-il possible d'ac-
» corder au juge de paix compétence dans les con-
» testations soulevées à la suite d'un retard ou d'une
» perte de Colis postal intérieur, sans violer la clause
» de la Convention de 1880 entre l'Etat et les Com-
» pagnies de chemins de fer ou de navigation, clause
» qui réserve à la juridiction administrative la con-
» naissance de toutes ces contestations...

» Il me semble impossible, comme le reconnais-
» sait il y a deux ans l'Administration des Postes
» et Télégraphes, que vous puissiez changer la com-
» pétence, sans faire, avec les Compagnies de che-
» mins de fer et de navigation, une nouvelle Conven-
» tion. Si je suis bien renseigné, et d'après ce que
» nous a dit tout à l'heure M. le ministre de la Jus-
» tice lui-même, on a envisagé la question à l'Admi-
» nistration des Postes et Télégraphes, et une com-
» mission spéciale serait chargée de préparer une
» Convention nouvelle entre l'Etat et les Compagnies
» de chemins de fer. M. le sous-secrétaire d'Etat
» me fait un signe affirmatif. Nous sommes d'accord.
» Vous reconnaissez qu'on ne peut pas modifier la
» compétence sans faire une Convention nouvelle.
» Quand l'Etat a fait une Convention avec les Com-
» pagnies de chemins de fer, l'Etat ne peut pas,
» par une loi, modifier les clauses de cette Conven-
» tion, l'Etat lui-même devant, à mon avis, plus
» encore qu'un simple particulier, donner l'exemple
» du respect des contrats. »

Devant ces objections, la proposition d'attribuer

compétence aux juges de paix, en matière de Colis postaux, fut renvoyée à la Commission de réformes judiciaires, comme n'ayant pas été suffisamment étudiée. La Commission adopta une nouvelle rédaction, et la discussion reprit à la séance du 28 janvier 1904. Il fut reconnu que la modification de compétence proposée ne s'appliquerait pas aux contestations relatives au transport des Colis postaux internationaux, car il fallait respecter les Conventions conclues avec les divers Etats. En ce qui concerne les Colis postaux du service continental intérieur, M. le sous-secrétaire d'Etat des Postes et Télégraphes fit remarquer que le texte adopté par la commission se trouvait en opposition avec les Conventions passées avec les entreprises de transport; que de nouvelles Conventions s'élaboraient, et qu'il comptait bien que les Compagnies de transport par voie ferrée accepteraient la modification de compétence proposée; mais qu'en ce qui concernait les Compagnies maritimes, nul accord n'étant encore intervenu, il serait donc plus prudent de laisser de côté un amendement de M. Maurice Colin, tendant à appliquer le bénéfice de la disposition en discussion à la Corse, à l'Algérie et à la Tunisie. M. Colin protesta alors vivement et demanda à la Chambre de se prononcer sur son amendement: celui-ci fut accepté par la commission et voté incontinent. Au Sénat, la modification de compétence fut adoptée sans contestation.

Néanmoins, de la déclaration du sous-secrétaire d'Etat des Postes et Télégraphes à cette séance du 28 janvier 1904, comme aussi de la note remise en 1902 par l'Administration à M. Sembat, rapporteur du budget, résulte que, de l'avis du gouvernement,

seul un nouveau contrat pouvait défaire ce qu'un premier contrat avait fait ; et s'il ne s'opposa pas au vote par le Parlement du paragraphe 5 de l'article 6, du projet de loi sur la compétence des juges de paix, c'est qu'il comptait sur l'adoption rapide, et très probablement antérieure à la promulgation de la loi en discussion, d'une nouvelle Convention entre l'Etat et les Compagnies de chemins de fer, par laquelle les règles primitives de compétence se trouveraient modifiées dans le sens désiré par le législateur. Malheureusement la réalité n'a pas répondu à ses vœux, et cette Convention, déjà à l'étude en 1903, n'est pas encore conclue en 1908.

§ 4. — *Régime de la loi du 12 juillet 1905, art. 6, § 5*

L'article 6 de la loi du 12 juillet 1905 est ainsi conçu :

« Les juges de paix connaissent encore, sans
» appel jusqu'à la valeur de trois cents francs (300 fr.)
» et à charge d'appel à quelque valeur que la demande
» puisse s'élever..... 5° des contestations entre les
» Compagnies ou Administrations de chemins de fer
» ou tous autres transporteurs et les expéditeurs ou
» les destinataires, relatives à l'indemnité afférente à
» la perte, à l'avarie, au détournement d'un Colis
» postal du service continental intérieur, ainsi
» qu'aux retards apportés à la livraison. Ces indem-
» nités ne pourront excéder les tarifs prévus aux

» Conventions intervenues entre les Compagnies ou
» autres transporteurs concessionnaires et l'Etat.

» Seront considérés, à ce point de vue, comme
» appartenant au service continental intérieur, les
» Colis postaux échangés entre la France continen-
» tale, la Corse, la Tunisie et l'Algérie.

» Dans le cas du § 5, la demande pourra être por-
» tée soit devant le juge de paix du domicile de l'ex-
» péditeur, soit devant le juge de paix du domicile
» du destinataire, suivant le choix de la partie la
» plus diligente. »

Ce texte détermine à la fois la compétence *ratione materię* et la compétence *ratione loci*.

A) Compétence *ratione materię*

La loi du 12 juillet 1905 n'a pas pour effet de rame-
ner les litiges relatifs aux Colis postaux à l'application
du droit commun ; ils restent au contraire soumis à
une compétence spéciale.

D'une part, en effet, il n'est pas dérogé à la légis-
lation antérieure en ce qui concerne le régime interna-
tional ; c'est toujours la juridiction administrative
qui connaît des contestations relatives à la perte, la
spoliation ou l'avarie des Colis postaux en provenance
ou à destination de l'étranger.

D'autre part, notre texte spécifie expressément,
pour le régime intérieur, la juridiction à laquelle il
défère ces contestations, à savoir, celle des juges de
paix. Mais est-ce que, malgré la généralité des termes
de la loi, on ne pourrait pas soutenir que la loi du
12 juillet 1905 n'a pas entendu modifier les règles

générales de la compétence, et que par suite, en vertu de l'article 631 du Code de commerce (1), au cas de contestations relatives aux Colis postaux s'élevant entre une Compagnie de transports et un commerçant, c'est-à-dire ayant le caractère commercial à l'égard des deux parties, c'est la juridiction consulaire, juridiction de droit commun pour toutes les contestations qui s'élèvent entre commerçants et pour faits relatifs à leur commerce, qui est compétent, comme a essayé de le faire la Compagnie des chemins de fer d'Orléans poursuivie le 19 août 1905 devant le juge de paix de Libourne (2) ? Non, car dans son rapport du 25 février 1903, p. 241, M. le député Jean Cruppi a nettement déclaré : « Notre projet n'accorde pas aux » juges de paix la connaissance générale des affaires » commerciales. Les juges de paix pourront cepen- » dant connaître de quelques actions commerciales ; » mais ce ne sera qu'exceptionnellement et lorsque

(1) D'après l'article 631 du Code de commerce, toutes les fois qu'un contrat est commercial à l'égard de toutes les parties, les difficultés auxquelles peut donner lieu son exécution sont de la compétence exclusive des Tribunaux de commerce. La jurisprudence a décidé en outre que, lorsque la Convention litigieuse n'a le caractère commercial qu'à l'égard de l'une des deux parties, l'autre partie, c'est-à-dire celle qui n'a point fait acte de commerce, peut porter son action à son choix, devant la juridiction civile ou devant la juridiction commerciale. Notons que, si c'est au contraire la partie qui a fait acte de commerce qui assigne la partie qui n'a point fait acte de commerce, la compétence est purement civile.

(2) Ayant vu ses conclusions rejetés par le juge de paix, la Compagnie d'Orléans fit appel devant le Tribunal civil de Libourne, qui, le 13 décembre 1905, lui donna également tort. Ses arguments ont pourtant été repris par l'arrétiste de Dalloz qui en soutient la bonté dans une très longue note (Dalloz, 1906, 2, 225). — Voir également Tribunal de paix de Mont-de-Marsan, 16 février 1906 (Dalloz, 1907, 2, 138) et Tribunal civil de Pau, 18 janvier 1907 (Dalloz, 1907, 2, 139).

» ces actions rentreront dans les affaires qui sont de
» leur compétence. Il est en effet hors de doute pour
» la commission que tous les litiges prévus aux arti-
» cles du projet rentrent dans la compétence des
» juges de paix, que l'affaire soit civile ou commer-
» ciale. Ainsi, aux termes de l'article 2, les juges de
» paix sont compétents pour les contestations entre
» voyageurs et voituriers ou bateliers. Or, les voi-
» turiers et les bateliers étant des entrepreneurs de
» transport, et par suite des commerçants, les actions
» dirigées contre eux en raison de leur entreprise
» sont des affaires commerciales. Il n'en est pas
» moins certain que les juges de paix seront compé-
» tents pour en connaître... Il en sera de même en
» ce qui concerne les actions pour vices rédhibitoires
» et les actions relatives aux Colis postaux. »

On ne pourrait pas davantage soutenir que la loi de 1905 a voulu maintenir en dehors de la compétence des juges de paix toutes les autres contestations qui peuvent s'élever entre les Compagnies et les expéditeurs ou destinataires des Colis postaux, par exemple, les demandes en remboursement formées par les Compagnies contre les destinataires pour avances de droits de douane ou d'octroi, sous le prétexte que la loi ne parle que des cas d'avarie, de détournement et de retard. Il faut en effet, croyons-nous, s'attacher à l'esprit plutôt qu'à la lettre du texte, dont la rédaction a d'ailleurs été trop hâtive; il faut considérer que le législateur s'est manifestement proposé de soustraire aussi complètement que possible les procès relatifs aux Colis postaux à la juridiction administrative dont le public s'accommodait fort mal. Certes, il n'a cité que les cas prin-

cipaux où les expéditeurs et destinataires pouvaient entrer en conflit avec les transporteurs ; mais cette énumération n'a rien de limitatif, et c'est donc aussi devant le juge de paix que devront être portées les autres contestations qui n'y sont pas spécialement prévues.

B) Compétence ratione loci

La dernière partie de l'article 6 de la loi du 12 juillet 1905 donne aux expéditeurs ou destinataires de Colis postaux une facilité très appréciable en leur permettant de citer la Compagnie de laquelle ils prétendent obtenir une indemnité, « soit devant le juge » de paix du domicile de l'expéditeur, soit devant le » juge de paix du destinataire, au choix de la partie » la plus diligente. » Cette faculté réservée au poursuivant de porter son action devant tel ou tel tribunal n'est d'ailleurs pas nouvelle. Nous la retrouvons en effet dans l'article 14 du Code civil, dans l'article 420 du Code de procédure civile, dans l'article premier de la loi du 2 janvier 1902 sur la compétence en matière d'assurances, ainsi que dans l'article 2, § 5 de notre loi du 12 juillet 1905 au cas de contestation à l'occasion des correspondances et objets recommandés et des envois de valeur déclarée grevés ou non de remboursement. C'est là une dérogation à la règle générale tracée par l'article 2 du Code de procédure civile qui veut qu'en matière purement personnelle ou mobilière, la citation soit donnée devant le juge du domicile du défendeur (*actor sequitur forum rei*); cette dérogation s'explique d'ailleurs très

facilement par la prompt solution que réclament les litiges de cette nature.

Mais de cette facilité accordée de porter la demande devant le juge de paix du domicile de l'expéditeur ou devant le juge de paix du domicile du destinataire, au choix de la partie la plus diligente, résulte qu'il peut arriver que les deux juges de paix soient saisis à la fois du même procès. Il conviendra alors d'appliquer l'article 171 du Code de procédure civile, c'est-à-dire que le défendeur opposera devant le deuxième tribunal saisi, l'exception de litispendance, et ce dernier ordonnera le renvoi de l'affaire devant le premier juge.

Cette exception de litispendance peut-elle être opposée en tout état de cause, comme exception d'ordre public ? En matière commerciale, pas de difficulté, l'article 424 du Code de commerce stipulant que le déclinatoire, pour toute autre cause que l'incompétence *ratione materiæ*, ne pourra être proposé que préalablement à toute autre défense.

Mais en matière civile, au contraire, l'article 171 du Code de procédure est muet sur ce point ; de là, controverse. Par un arrêt du 18 juillet 1859 (1), la Cour de cassation a décidé que l'exception de litispendance devait être proposée avant toutes autres exceptions ou défenses. Au contraire la doctrine, d'une façon générale, s'est prononcée en sens opposé (2). La Cour de Montpellier, dans un arrêt du

(1) Rapporté dans Dalloz, 1859, 1, 394.

(2) Notre Maître M. le professeur GLAIZE à son cours ; CARRÉ et CHAUVÉAU, *Lois de la procédure*, t. I ; BONGENNE, *Théorie de la procédure*, t. III, p. 247 ; PIGEAU, *Procédure civile*, t. I, p. 147, BOITARD,

30 août 1871 (1), nous paraît avoir bien solutionné la difficulté: « Considérant, dit-elle, qu'il importe essentiellement à la bonne administration de la justice » qu'il n'intervienne point des jugements contradictoires sur une même demande pendante entre » les mêmes parties devant des juges différents ;

» Considérant que l'exception de litispendance » ayant spécialement pour objet d'empêcher cette » contrariété de décisions judiciaires, constitue par » cela même un moyen d'ordre public qui ne saurait » être couvert par les plaidoiries sur le fond. — Par » ces motifs... »

Remarquons au surplus que si l'article 169 du Code de procédure civile eût été applicable dans le cas prévu par l'article 171, le législateur l'aurait indiqué ou aurait placé le premier après le second, ou bien enfin ce dernier article en aurait lui-même fait mention.

a) Qui le demandeur doit-il citer ?

Il est d'abord une question qui peut se présenter dans tous les cas : Est-ce contre l'Etat, est-ce au contraire contre le transporteur que doit être dirigée la demande ?

D'après M. Hauriou (2), « le réclamant peut indifféremment poursuivre la Compagnie ou l'Adminis-

COLMET D'AGE et GLASSON, *Leçons de procédure civile*, 15^e éd. ; t. I ; GARSONNET, *Traité théorique et pratique de procédure*, t. I, p. 758 ; GLASSON, *Précis de procédure*, t. I, p. 482 et suiv.

(1) Rapporté dans Sirey, 1872, 2, 133.

(2) Note sous Sirey et *Journal du Palais*, 1896, 3, 113.

» tration des Postes. » M. Chareyre (1) prétend au contraire que la poursuite ne peut être intentée qu'à l'encontre de l'Administration des Postes.

Malgré tout le respect que nous avons pour l'autorité de ces deux auteurs, il nous paraît difficile d'admettre leur opinion. Nous estimons au contraire que ce sont les Compagnies qui doivent être assignées, et dans la pratique elles ne se dérobent pas aux débats. Le service des Colis postaux incombait en effet à l'Etat, à l'Administration des Postes ; mais nous savons que les lois de 1881 et 1892 ont approuvé les Conventions aux termes desquelles les Compagnies se sont entièrement substituées à cette Administration ; et le Conseil d'Etat a lui-même déclaré, dans sa décision du 28 décembre 1894 (2), qu'elles exécutaient ce service sous leur propre responsabilité. Comment d'ailleurs pourrait-on valablement admettre que l'art. 1384, alinéa 3 du Code civil, trouve ici son application ? L'Etat n'a ni la direction, ni la surveillance de ce service ; il ne peut pas donner des ordres, des instructions ; tout se passe en dehors de lui ; par suite, n'ayant en rien participé au transport, y étant resté tout à fait étranger, il ne peut être en rien responsable et doit donc être hors de cause.

Etant admis que c'est le transporteur et non l'Etat qui doit être cité, pas de difficulté s'il n'y en a qu'un qui ait exécuté le transport ; mais, s'il y en a plusieurs ?

(1) Recueil général d'administration, 1894, t. II.

(2) Rapportée dans Sirey, 1896, 3, 113.

Il est certain que le troisième transporteur, par exemple, peut être l'auteur de l'avarie, et, par suite, les poursuites seraient valablement dirigées contre lui ; mais il nous faut immédiatement noter que, en principe, la situation des divers transporteurs est loin d'être identique. En effet, le premier transporteur, ayant reçu le colis, a pu le vérifier et en examiner l'état ; c'est lui qui a mandat de le transmettre aux intermédiaires ; aussi s'explique-t-on très bien qu'un arrêt de cassation du 1^{er} février 1899 (1) ait décidé qu'il est en principe garant envers l'expéditeur des faits des transporteurs auxquels il remet les marchandises, à moins que ces transporteurs subséquents n'aient été formellement désignés, et par suite imposés par l'expéditeur. Citons également les arrêts de la Cour suprême des 24 avril et 9 juillet 1872 (2), et 3 juillet 1894 (3), desquels il résulte que, si l'inexécution du contrat de transport provient des Compagnies intermédiaires, il n'en est pas moins vrai que demeure responsable de cette inexécution la Compagnie de chemins de fer qui s'est chargée de faire parvenir les marchandises à destination. Il en résulte que l'action sera toujours valablement dirigée contre le premier transporteur, sauf à ce dernier à établir que l'avarie est imputable à tel ou tel transporteur intermédiaire qui, appelé en garantie, succombera.

Quant aux transporteurs subséquents, il est cer-

(1) Rapporté dans Sirey, 1900, 1, 45.

(2) Rapporté dans Dalloz, 1872, 1, 216.

(3) Rapporté dans Dalloz, 1894, 1, 488.

tain qu'ayant concouru à un même contrat de transport, ils sont en principe obligés envers l'expéditeur et le destinataire, mais ils ne sont en fait responsables de la perte, de l'avarie ou des manquants que s'il est établi qu'ils ont reçu le colis en bon état (1).

b) A qui l'assignation doit-elle être signifiée ?

Pour que la facilité que la loi de 1905 prétend donner aux expéditeurs ou destinataires de Colis postaux en leur permettant de citer devant le juge de paix de leur domicile la Compagnie de laquelle ils prétendent obtenir une indemnité fût bien réelle, il faudrait admettre que la citation pourra être valablement remise à la gare expéditrice ou destinataire du colis litigieux, ou tout au moins à la gare du chef-lieu de canton, siège de la justice de paix. Or, d'après la jurisprudence antérieure à la loi, les agents des gares d'une importance secondaire n'ont pas qualité pour recevoir l'assignation adressée à la Compagnie. L'assignation ne peut être donnée, en dehors du siège social de la Compagnie, qu'en la personne d'agents placés à la tête de ces établissements principaux, présentant le caractère de véritables succursales : gares importantes placées dans les grands centres de population ou à l'intersection de plusieurs lignes, qui sont le centre des opérations et du mouvement commercial par lesquels une Compagnie de chemins de

(1) Cassation, 31 mai 1886 et 6 août 1888 (Dalloz, 1889, 1, 89).

fer se manifeste au public (1). En fait, on considère aujourd'hui comme répondant suffisamment à ces conditions la plupart des gares des chefs-lieux d'arrondissement. Mais cela ne répond pas encore au but que se propose la loi du 12 juillet 1905 ; aussi avons-nous tout lieu de supposer que la jurisprudence ira plus loin. Ce n'est que progressivement qu'elle en est venue à son système actuel : les Cours d'appel ont longtemps jugé qu'en dehors du siège social, l'assignation ne pouvait être valablement signifiée qu'aux agents ayant mandat exprès pour la recevoir ; puis on admit que, du moment où les Compagnies de chemins de fer avaient des succursales qui entraînaient compétence au tribunal du lieu où elles étaient situées, il fallait en conclure que les agents de ces succursales avaient qualité pour recevoir les significations faites à ces Compagnies (2). Dès lors, il est très vraisemblable que, le même raisonnement s'appliquant à la compétence des juges de paix, en matière de Colis postaux, les chefs de gare, dans les chefs-lieux de canton, seront considérés comme des représentants des Compagnies, auxquels la citation pourra être remise.

Notons en terminant que, le 28 janvier 1904, le rapporteur de la loi de 1905, M. Cruppi, répondant à M. Léonce de Castelnau (3), fit observer que, lors-

(1) Orléans, 20 novembre 1868 (Sirey, 1869, 1, 103) ; Cassation, 2 juillet 1872 (Sirey, 1872, 1, 299) ; *Sic* SOURDAT, *Traité de la Responsabilité*, t. II, n^{os} 1148-1149.

(2) Cassation, 17 avril 1866 (Sirey, 1866, 1, 191) ; 15 décembre 1869 (Sirey, 1870, 1, 111) ; 3 février 1885 (Sirey, 1885, 1, 269).

(3) *Journal Officiel* du 28 janvier 1904. — Annexe, Débats parlementaires, Chambre, p. 154.

que l'Etat serait personnellement responsable, soit qu'il ait fait effectuer le transport des Colis postaux par des entrepreneurs à solde, comme à Paris, alors que ce sont des bureaux spéciaux dépendant de l'Administration des Postes qui reçoivent les colis, soit que la réception desdits ait eu lieu au départ ou à l'arrivée dans des bureaux de poste desservis par un courrier, il faudrait assigner le sous-secrétaire d'Etat des Postes et Télégraphes en la personne du receveur du bureau de poste du domicile de l'expéditeur ou du destinataire : Ainsi, soit un bureau de poste d'une commune desservie par un courrier, qui fait l'expédition d'un colis adressé en gare de Marseille : le destinataire pourra appeler le chef de gare de Marseille devant le juge de paix de cette ville ; l'expéditeur pourra appeler, devant le magistrat cantonal de son domicile, le receveur du bureau de poste qui a délivré le bulletin d'expédition.

§ 5. — *En l'état actuel des Conventions intervenues entre l'Etat et les Compagnies de chemins de fer, la loi du 12 juillet 1905 est-elle applicable ?*

A la séance de la Chambre du 18 juin 1903 (1), M. Sibille soutenait qu'il n'était pas possible d'ac-

(1) *Journal Officiel* du 19 juin 1903. Annexe, Débats parlementaires, Chambre, p. 2025.

corder aux juges de paix compétence dans les contestations relatives aux Colis postaux, sans violer la clause de la Convention de 1880, entre l'Etat et les Compagnies de chemins de fer ou de navigation, clause qui réserve à la juridiction administrative la connaissance de toutes ces contestations ; et il ajoutait : « Quand l'Etat a fait une Convention avec les » Compagnies de chemins de fer, l'Etat ne peut » pas, par une loi, modifier les clauses de cette Convention. »

A quoi le rapporteur de la loi de 1905, M. Cruppi, répondit : « Nous ne modifions rien aux Conventions, » mais, dans l'intérêt des tiers qui n'y ont pas été » partie, dans l'intérêt public des expéditeurs, nous » déterminons, dans la plénitude du droit qui appartient au législateur, la juridiction qui connaît » tra des dommages et intérêts pouvant être dus à » la suite du transport des Colis postaux. » Et M. Aldy, intervenant alors, ajouta : «..... Ce que » nous voulons aujourd'hui, c'est changer la loi, » ce qui aura pour effet de modifier également la » jurisprudence. Il n'y a donc pas à examiner ici » cette jurisprudence qu'on invoque et qui s'est » créée sur les dispositions que vous connaissez ; » le seul point que nous ayons à rechercher est » celui-ci : est-il possible, sans porter atteinte aux » Conventions intervenues entre l'Etat et les Compagnies de chemins de fer, de transformer cette » compétence spéciale qu'on prétend créée par les » lois approuvant les Conventions de 1880 et 1892 ? » Je crois que la question ne se pose même pas et que, » malgré les appréhensions manifestées par notre » honorable collègue les Compagnies ne sauraient être

» admises à soutenir que, lorsque les Conventions
» sont intervenues, l'Etat fut lié vis-à-vis d'elles ;
» pour les questions de compétence qui viendraient
» à se poser, elles ne pouvaient escompter que ces
» Conventions réagiraient sur le droit absolu de
» l'Etat de régler ces questions qui sont une matière
» d'ordre public. Que feraient les Compagnies si
» elles refusaient d'accepter la disposition nouvelle
» sur la compétence ? Leur argumentation consis-
» terait à dire qu'en les actionnant devant la juridic-
» tion de droit commun, on les exposerait à sup-
» porter des frais plus onéreux. C'est bien le point
» de vue auquel on redoute de voir se placer les
» Compagnies ; mais il faudrait, pour qu'elles soient
» fondées à se plaindre, qu'elles soient lésées dans
» leurs droits ; or, elles ne seront pas lésées, parce
» qu'on aura édicté des dispositions permettant aux
» expéditeurs et aux destinataires des Colis pos-
» taux de faire supporter à ces Compagnies les
» conséquences de leur négligence et de leur
» incurie. »

La discussion fut terminée par une déclaration du sous-secrétaire d'Etat des Postes et Télégraphes, annonçant que toutes les difficultés allaient être aplanies par une nouvelle Convention que l'Administration des Postes négociait avec les Compagnies de transports. Mais cette Convention n'ayant pas encore été signée, il convient d'examiner le cas où les Compagnies, citées devant le juge de paix en paiement de dommages-intérêts relativement à un Colis postal, se prévaudraient de l'article 10 de la Convention du 2 novembre 1880 et de l'article 17 de la Convention du 15 janvier 1892, pour décliner la compétence de

ce magistrat, sous le prétexte qu'en notre matière, leurs rapports avec l'Etat sont régis par une Convention synallagmatique, et qu'il est de principe que, lorsqu'un contrat synallagmatique lie les parties, l'une d'elles ne peut à son gré modifier ou anéantir les clauses et conditions de ce contrat, sans le consentement de l'autre. La réponse à ces conclusions serait facile : il suffit en effet de remarquer, indépendamment de tous autres arguments, qu'il faut distinguer dans la personnalité de l'Etat, deux aspects (1) : d'une part, l'*Etat-puissance*, duquel émanent les actes d'autorité, tels que les lois et règlements, c'est-à-dire les actes impliquant l'existence de la puissance publique ; d'autre part, l'*Etat-personne*, considéré comme un simple particulier et duquel émanent les actes de gestion, c'est-à-dire ceux que tout le monde pourrait faire. Or, il est incontestable que les Conventions par lesquelles l'Etat s'est déchargé sur les Compagnies de transport du service des Colis postaux, constituent un acte de gestion, alors qu'au contraire, non moins certainement, la loi du 12 juillet 1905 émane de l'*Etat-puissance* dans sa pleine souveraineté, et à ce titre s'impose à tous, même à l'*Etat-personne* ; et, comme la loi du 12 juillet 1905 décide formellement dans son article 27 que « sont abrogées..... toutes les dispositions contraires à la présente loi », par conséquent, les dispositions des lois du 3 mars 1881 et du 12 avril 1892,

(1) LAFERRIÈRE, *Juridiction et contentieux*, 2^e édition, 1896, p. 6 et s. ; BERTHÉLEMY, *Droit administratif*, 4^e édition, 1906, p. 18 et s. ; HAURIU, *La Gestion administrative*, 1899 ; *Droit administratif*, 5^e édition, 1903, p. 201 et s. ; DUGUIT, *Droit constitutionnel*, 1907, p. 222 et s.

en tant qu'elles ratifient la compétence de la juridiction administrative prévue dans les Conventions du 2 novembre 1880 et du 15 janvier 1892, se trouvent abrogées. Par suite, la compétence administrative, qui ne s'imposait aux tiers, au public, qu'en vertu de l'approbation des deux lois précitées aux susdites Conventions, cesse désormais d'avoir aucun effet, et les Compagnies pourront en conséquence être valablement citées devant la juridiction cantonale, sans qu'on puisse accuser l'*Etat-personne*, le seul, en réalité, qui ait été partie aux Conventions sur les Colis postaux, d'en violer les clauses, puisque c'est *Etat-puissance* qui lui impose, tout comme aux Compagnies elles-mêmes, la compétence des juges de paix.

Notons enfin en terminant que la distinction que nous avons établie entre l'*Etat-personne* et l'*Etat-puissance*, et les conséquences que nous en avons tirées, s'opposent également à ce que les Compagnies de transports ne se targuent de la modification de compétence réalisée par la loi de 1905, pour dénoncer les Conventions intervenues entre elles et l'Etat en 1881, 1892 et 1896, en se basant sur ce qu'on appelle en Allemagne le principe de « l'exécution trait pour trait (*Erfüllung zug um zug*) » des Conventions synallagmatiques, d'après lequel, dans tout rapport synallagmatique, chacune des deux parties ne peut exiger la prestation qui lui est due, que si elle offre elle-même d'exécuter son obligation ; en effet, la modification de compétence n'émane pas de l'*Etat-personne*, co-contractant des Compagnies, mais de l'*Etat-puissance*.

CHAPITRE VI

Responsabilité des Compagnies de transport dans l'exécution du service des Colis postaux

§ 1. — *Principe de la responsabilité en matière postale*

L'article 1^{er} des Conventions du 2 novembre 1880 et du 15 janvier 1892 entre l'Etat français et les Compagnies de transports, stipule, nous l'avons déjà dit, que ces dernières consentent « à être substituées, pour tout ce qui concerne le transport au moyen de leurs services, aux avantages et aux obligations résultant pour le gouvernement français des stipulations de ces projets de Convention et de règlement. »

Il en résulte que l'étendue de la responsabilité des Compagnies, dans le service des Colis postaux, est déterminée par l'article 11 de la Convention internationale de Paris du 3 novembre 1880 ; par l'article 13

des Conventions internationales de Vienne du 4 juillet 1891, et de Washington du 15 juin 1897, ainsi que par l'article 15 de la Convention internationale de Rome du 26 mai 1906, aux termes desquels, sauf le cas de force majeure, lorsqu'un Colis postal a été perdu, spolié ou avarié, l'expéditeur, et à défaut, ou sur la demande de celui-ci, le destinataire, a droit à une indemnité correspondant au montant réel de la perte, de la spoliation ou de l'avarie, à moins que le dommage n'ait été causé par la faute ou la négligence de l'expéditeur, ou ne provienne de la nature de l'objet, sans que cette indemnité puisse dépasser pour les colis ordinaires 15 ou 25 francs, suivant que leur poids est de 3 ou de 5 kilogrammes au maximum, et, pour les colis avec valeur déclarée, le montant de cette valeur. Ces dispositions s'appliquent également aux colis grevés de remboursement tant qu'ils n'ont pas été livrés aux destinataires ; mais, après livraison, les Compagnies demeurent uniquement responsables du montant intégral des sommes dues à l'expéditeur. L'expéditeur d'un colis perdu, spolié ou avarié, a en outre droit à la restitution des frais d'expédition, ainsi que des frais postaux de réclamation, lorsque la réclamation a été motivée par une faute de la poste (1).

En outre, la Convention du 12 novembre 1896, entre l'Etat français et les Compagnies, qui a créé les Colis postaux de 5 à 10 kilogrammes dans le régime intérieur, a fixé par son article 3 le montant

(1) Toutefois, le droit d'assurance reste acquis aux Administrations postales.

maximum de l'indemnité pouvant être due, en cas de perte, spoliation ou avarie, à la somme de 40 francs.

Ceci posé, il nous suffira de rappeler l'article 103 du Code de commerce, auquel les Compagnies sont soumises pour tous les autres transports qu'elles effectuent, pour voir à quel point les textes que nous venons d'analyser s'en écartent :

« Le voiturier est garant de la perte des objets à transporter, hors le cas de force majeure.

» Il est garant des avaries autres que celles qui proviennent du vice propre de la chose ou de la force majeure.

» Toute clause contraire insérée dans toute lettre de voiture, tarif ou autre pièce quelconque, est nulle (1). »

C'est qu'en effet les Conventions relatives aux Colis postaux s'inspirent en matière de responsabilité, de principes tous différents des principes de notre droit commercial. Il faut donc, pour en interpréter les dispositions et en mesurer exactement la portée, les placer dans l'ensemble de la législation spéciale dont elles font partie. En conséquence, nous devons rappeler brièvement les règles admises relativement à la responsabilité de l'Etat dans l'exécution des services publics, et spécialement du service postal.

En principe, les articles 1382 et suivants du Code civil qui déterminent les obligations résultant pour les

(1) Ce dernier alinéa a été ajouté à l'article 103 par la loi du 17 mars 1905, dans le but d'annuler la clause de non-responsabilité que les Compagnies de chemins de fer avaient pris l'habitude d'inscrire dans les conditions d'application de leurs tarifs spéciaux.

particuliers de leurs fautes ou de celles des personnes qui leur sont soumises, ne s'appliquent pas à l'Etat d'une manière absolue. Non pas que toute responsabilité lui soit évitée : il doit, au contraire, réparer le préjudice qu'ont pu causer ses agents : « Les fautes de service, dit Laferrière (1) sont sensées commises par l'Etat lui-même...., et c'est l'Etat qui indemnise » ; mais l'étendue de cette responsabilité ne peut être fixée avec la rigueur et la précision de nos lois civiles, car plusieurs raisons s'y opposent :

Tout d'abord, l'Etat doit défendre, contre les prétentions des particuliers, les intérêts du Trésor qui sont les intérêts de tous ; de plus, il agit dans l'exécution des services publics, au nom de l'intérêt général de la Société, et, s'il est juste d'accorder à chacun réparation du préjudice qui a pu lui être causé, il importe aussi que le bon fonctionnement des services publics n'ait pas à en souffrir ; ainsi, une Administration ne saurait évidemment être traitée comme un commerçant, lié par ses contrats jusqu'à épuisement de son patrimoine, jusqu'à la faillite.

Enfin, lorsque l'Etat exploite un domaine industriel, lorsqu'il organise un service des Postes, des Télégraphes, des Téléphones, des Chemins de fer, il ne poursuit pas, comme le ferait une entreprise privée, la réalisation d'un bénéfice pécuniaire : il n'agit pas dans une idée de lucre ; le but qu'il se propose est en effet de satisfaire des besoins sociaux, d'abord, et d'assurer ses services dans des conditions aussi avantageuses que possible pour le Trésor,

(1) LAFERRIÈRE, *Juridiction et Contentieux*, t. II, p. 189.

ensuite aussi, les taxes qu'il établit, sont-elles en principe réduites au minimum nécessaire. Il serait, dans ces conditions, évidemment illogique de le traiter comme un simple entrepreneur ou comme une société commerciale et de le soumettre aux lois que nos Codes, dans l'intérêt général, ont imposées aux particuliers dont l'activité s'exerce à la poursuite d'avantages pécuniaires. Dès lors, les règles relatives à la responsabilité de l'Etat ne peuvent avoir la précision de nos règles de droit privé : elles sont plus complexes, plus variées, elles doivent s'adapter aux circonstances ; ce sont, à proprement parler, des règles d'équité. C'est ce qu'exprime la jurisprudence du Conseil d'Etat, lorsqu'elle parle de « concilier les nécessités des services publics avec les intérêts particuliers. »

Ce que nous venons de dire s'applique au cas où le préjudice causé à un particulier par l'Administration est le résultat d'une simple faute, d'une négligence, d'un acte involontaire d'un de ses agents. Mais la responsabilité de l'Etat doit-elle être également limitée lorsqu'il s'agit d'infraction grave aux règlements, de délits ou de crimes dont les particuliers ont eu à souffrir ? L'Administration ne doit-elle pas au contraire être alors déclarée civilement responsable aux termes de l'article 1384 du Code civil ? La question est discutée : elle a divisé le Conseil d'Etat et les auteurs du droit administratif, d'une part, et la Cour de cassation avec les auteurs de droit civil, d'autre part.

Le premier système considère l'article 1384 du Code civil comme une règle établie pour les rapports entre particuliers seulement ; il refuse d'y soumettre

l'Etat en raison des considérations sus-indiquées et pour ce motif que l'agent fautif ne peut être considéré comme ayant agi dans l'exercice de ses fonctions (1).

D'après l'opinion opposée, les considérations, et même les lois spéciales qui écartent la responsabilité des Administrations ne peuvent s'entendre que des faits involontaires ou accidentels ou des circonstances étrangères aux agents de l'Administration, mais non aux faits involontaires ou calculés constituant des crimes, des délits, ou même de simples fautes (2).

Le système de la Cour de cassation nous paraît être le seul équitable : on ne voit en effet aucune raison de ne pas rendre l'Administration responsable des fautes et actes coupables de ses agents. Tout au contraire elle soumet ses agents à une discipline qui lui permet d'exercer sur eux une surveillance étroite et dans laquelle elle ne tolérerait pas d'ailleurs que les particuliers vinssent s'immiscer. D'autre part, le public est, la plupart du temps, contraint de s'adresser aux employés par elle choisis : si ces employés se rendaient coupables de délits au préjudice des particuliers, on ne saurait admettre que l'Etat fût en droit d'opposer à l'action en responsabilité civile une fin de non-recevoir en invoquant les « nécessités du service. » Toutefois, il reste toujours, bien

(1) Conseil d'Etat du 12 juillet 1851 ; 14 décembre 1852 ; 6 décembre 1855 ; 24 juin 1858 ; 21 janvier 1876 ; 4 août 1877 ; Tribunal des conflits du 4 juillet 1874 (rapportés dans LEBON) ; *Sic* DUFOUT, t. I, nos 129 et 130 ; DUCROCQ, BATBIE, ROUSSEAU, SOURDAT, AUCOC.

(2) Cassation, 12 janvier 1849 (Dalloz, 1849, 1, 39) ; 12 mai 1851 (Dalloz, 1851, 1, 139) ; Cour d'appel de Paris, 6 août 1850 (Dalloz, 1850, 2, 83). *Sic* AUBRY et RAU, DEMOLOMBE, MARCADÉ, LAURENT, SOULAVILLE.

entendu, pour le demandeur, la difficulté d'apporter la preuve de la faute ou du délit commis (1).

L'application de ces principes a été faite, dans une large mesure, à l'Administration des Postes : on distingue, en effet, en ce qui concerne cette Administration, la responsabilité *générale* et la responsabilité *spéciale*.

D'une manière générale, comme le constate notre maître M. le professeur Valéry, dans son œuvre réputée « Des Contrats par correspondance » (2), l'Etat n'assume aucune responsabilité dans l'exécution du service postal. Ce principe est formellement proclamé pour le service télégraphique, dans l'article 6 de la loi du 29 novembre 1850, d'après lequel « l'Etat n'est soumis, à raison de ce service, à aucune responsabilité. » Il n'est pas, pour les transports par la poste, formulé d'une manière aussi générale, mais il résulte de l'ensemble des dispositions spéciales à chaque tarif ; ainsi :

ARTICLE 13 DE LA LOI DU 5 NIVÔSE AN V : « Les lettres »
» affranchies et non chargées, pour lesquelles il n'est »
» pas délivré de bulletin ni payé double port et dont »
» la délivrance a lieu sans exiger de reçu, ne sont »
» susceptibles d'aucune indemnité en cas de perte. »

(1) Agen, 4 août 1899 (*Gazette du Palais*, 1899, 2, 538).

(2) J. VALÉRY, *Des contrats par correspondance*, p. 335 et s. : « Le » contrat qui intervient entre cette Administration (des Postes) et les » particuliers est un louage d'industrie, auquel s'appliquent les articles » 1782 à 1786 du Code civil, 96, 97 et 98 du Code de commerce. Par con- » séquent, elle devrait répondre de l'altération, de la perte et du retard » des correspondances qui lui sont confiés ; en outre, elle devrait être » toujours présumée en faute, à moins qu'elle ne pût prouver que la » perte vient du fait de l'expéditeur, ou d'un cas fortuit, ou d'une force » majeure.

ARTICLE 6 DE LA LOI DU 25 JUILLET 1856 (*relative aux objets circulant à tarif réduit*) : « L'Administration n'est, en aucun cas, responsable des détériorations. »

ARTICLE 8 DE LA LOI DU 4 AVRIL 1858 : « La non-responsabilité de l'Administration, en cas de retard des objets de correspondance, est étendue aux lettres recommandées contenant des valeurs à recouvrer, à ces valeurs et aux mandats de paiement. »

ARTICLE 7 DE LA LOI DU 25 JANVIER 1873 : « La poste n'est tenue à aucune indemnité, soit pour détérioration, soit pour spoliation des objets recommandés, la perte de ces objets donnant seule droit à une indemnité. »

ARTICLE 30 DE LA LOI DU 26 JANVIER 1892 : « Il ne sera dû aucune indemnité pour le retard ou la non-remise des objets à distribuer par exprès, l'Ad-

« Mais dans notre pays, l'Etat, en se réservant le monopole de la transmission des correspondances, s'est mis à l'abri de la responsabilité qu'il pourrait encourir à raison de la mauvaise exécution de ce service..... Il est vrai que l'irresponsabilité dont l'Etat jouit, ne protège pas les employés de l'Administration des Postes. On peut donc leur demander compte de leurs fautes personnelles et obtenir contre eux une condamnation à des dommages-intérêts. Mais c'est là un recours généralement inefficace, car, même si l'on parvient à découvrir l'employé coupable, souvent il n'aura pas un patrimoine suffisant pour procurer la réparation intégrale du préjudice qu'il a occasionné.

» Il est donc permis d'avancer que, la plupart du temps, une personne lésée par la transmission défectueuse d'une missive, n'a aucun dédommagement à attendre, ni de l'Administration des Postes, ni de ses employés. »

M. MICHOD, dans la *Revue de Droit public* de 1895, t. IV, p. 11 et s., sous le titre *De la responsabilité de l'Etat*, constate également cette irresponsabilité de l'Etat en matière postale.

» ministration étant tenue simplement de rembourser la taxe d'express. »

Tous ces textes procèdent de la même idée commune, qui est de décharger l'Etat de toute espèce de responsabilité et déterminent ce qu'on appelle, par antiphrase probablement, la *responsabilité générale* de l'Administration des Postes.

Toutefois, par exception à cette règle d'irresponsabilité qui constitue le droit commun en matière postale, quelques lois spéciales ont imposé à l'Administration, dans certains cas déterminés, une responsabilité soit entière, soit forfaitairement délimitée : elle constitue la *responsabilité spéciale* (1) à laquelle est très certainement soumise l'exécution par les Compagnies du service des Colis postaux, puisque l'Etat, en acceptant dans les Conventions internationales relatives aux Colis postaux, une certaine responsabilité, a, par là même, posé une exception au principe d'irresponsabilité générale de l'Administration des Postes. De là résulte que, puisqu'il s'agit d'une exception au droit commun en matière postale, les textes qui l'établissent sont d'interprétation stricte, et par suite, dans tous les cas qu'ils n'ont pas prévus, il faut revenir au droit commun, c'est-à-dire au principe d'irresponsabilité absolue. Le fait que des Compagnies privées sont chargées d'assurer le transport des Colis postaux, ne modifie rien à cette situation de droit, puisque le caractère

(1) Les applications qui ont été faites de la *responsabilité spéciale* concernent uniquement les objets qui sont confiés à l'Administration contre récépissés et qu'elle ne remet aux destinataires que contre décharge.

administratif du service a été formellement maintenu avec toutes ses conséquences. Il importe donc de bien préciser les textes spéciaux applicables en notre matière.

§ 2. — *Perte, Avarie, Délournement*

« Sauf le cas de force majeure (1), dit l'article 7
» du décret du 19 avril 1881, qui fixe les conditions
» d'application des Conventions de 1880, la perte ou
» l'avarie d'un Colis postal donnera lieu au profit de
» l'expéditeur, et à défaut ou sur la demande de
» celui-ci, du destinataire, à une indemnité corres-
» pondant au montant réel de la perte ou de l'avarie,
» sans que cette indemnité puisse toutefois dépasser
» 15 francs. »

(1) « Sauf le cas de force majeure », dit notre texte : c'est l'application du droit commun d'après le Code civil (art. 1784) et le Code de commerce (articles 92 et 98) ; et, conformément aussi au droit commun, on doit étendre cette exonération de garantie au cas où la perte provient du vice propre de la chose, du mauvais conditionnement des caisses, fûts, etc... (FÉRAUD-GIRAUD, *Code des transports*, t. II, p. 17). A cet égard, d'ailleurs, l'inexécution des obligations spéciales que les règlements imposent aux expéditeurs relativement à l'emballage des Colis postaux doit être considérée comme constituant un vice propre et par suite comme exonérant les transporteurs de toute responsabilité, car l'acceptation du colis par la gare ou le bureau expéditeur n'indique d'ailleurs pas qu'ils reconnaissent le bon état du colis et de l'emballage, et ne rend pas les transporteurs irrécusables à exciper du défaut d'emballage ou du vice propre de la chose, sauf bien entendu l'obligation pour eux d'en fournir la preuve.

L'article 7 du décret du 27 juin 1892, qui fixe les conditions d'application des Conventions de 1891 et 1892, prévoit le même chiffre, mais il ajoute la spoliation aux causes d'indemnité. En outre, il fixe à 25 francs le maximum d'indemnité pouvant être réclamé pour les colis de 3 à 5 kilogrammes. Il stipule également qu'en cas de déclaration de valeur, l'indemnité peut s'élever jusqu'au montant de cette valeur ; mais, au cas de déclaration frauduleuse d'une valeur supérieure à la valeur réelle du colis, l'expéditeur perd tout droit à une indemnité, sans préjudice des poursuites judiciaires que comporte la loi du 4 juin 1859, article 5. Les frais d'expédition, le droit d'assurance excepté, sont en outre dus à l'expéditeur d'un colis perdu. Si le transporteur perd les sommes perçues à titre de remboursement, ou s'il livre le colis au destinataire sans que le montant du remboursement ait été encaissé, il est redevable envers l'expéditeur du colis postal du montant intégral des sommes perçues ou non encaissées.

Enfin, la Convention du 12 novembre 1896, approuvée par la loi du 17 juillet 1897, a fixé à 40 francs le maximum de l'indemnité afférente à la perte, à l'avarie ou à la spoliation d'un Colis postal ordinaire de 5 à 10 kilogrammes.

En conséquence, à l'heure actuelle, le maximum de l'indemnité pour perte, spoliation, avarie des colis ordinaires, est dans le service intérieur de la France, et dans les relations avec la Corse, l'Algérie et la Tunisie, de 15 francs pour les colis d'un poids maximum de 3 kilogrammes ; 25 francs pour les colis 3 à 5 kilogrammes ; 40 francs pour les colis de 5 à 10 kilogrammes.

Toutefois la loi Rabier du 17 mars 1905 étant venue interdire aux Compagnies de transports, par les modifications qu'elle apporte à l'article 105 du Code de commerce, l'emploi de clauses supprimant ou diminuant leur responsabilité, il importe, pensons-nous, avant d'aller plus loin, de rechercher si les dispositions de cette loi s'appliquent également en notre matière, ou si au contraire elles ne visent que les procédés normaux de transport. Pour cela il nous suffira de nous référer aux travaux préparatoires. En effet, au cours de la discussion au Sénat, dans la séance du 23 décembre 1904 (1), M. Wadington, auteur d'un amendement, s'exprimait ainsi : « Vous » voulez qu'il ne soit porté aucune atteinte à la garan- » tie (relative aux Colis postaux) contre les pertes » et les avaries, et vous prétendez que cela n'empê- » chera pas la clause du forfait ou de la réduction » de l'indemnité à un minimum d'avoir son effet. Il » y a là une contradiction absolue. Du moment que » vous proclamez l'intégralité de l'indemnité, il est » impossible d'admettre une disposition contraire » qui amoindrit cette indemnité et lui porte atteinte. » Il y a là une exception à la règle générale qu'il faut » inscrire dans la loi. Elle sera d'ailleurs fort utile » car il s'agit d'une tarification fort goûtée du public, » et, à défaut de ce texte, il me semble difficile de » maintenir dans les conditions particulières, ce que » vous supprimez dans la loi modifiée... Il faudra » donc introduire un texte nouveau pour montrer

(1) *Journal Officiel*. Session extraordinaire. Sénat, séance du 23 décembre, 1904, p. 1114.

» que votre loi n'est pas en opposition avec les Con-
» ventions en vigueur pour les Colis postaux. »

A cette déclaration, M. Tillaye, rapporteur de la loi, répondit : « Mon cher collègue, le comité consultatif a décidé que c'était absolument inutile, » parce que la proposition de loi actuelle ne s'applique pas aux Colis postaux.

Il suit de là, que la loi Rabier n'est pas applicable en notre matière, et spécialement l'indemnité forfaitaire subsiste au cas de perte, avarie, spoliation de Colis postaux, et le juge de paix devra se prononcer dans la limite des chiffres prévus par les Conventions. Encore faudra-t-il qu'il se pénètre bien de la jurisprudence existante, en effet, si pour la perte il ne peut y avoir aucun doute, puisque, dès que la perte est constante, l'indemnité est due, en cas d'avarie, au contraire, il y a lieu de distinguer : ou bien le colis a été délivré par le destinataire, et dans ce cas la Compagnie transporteur peut opposer une fin de non-recevoir aux réclamations, car le délai de 3 jours, prescrit par le nouvel article 105 du Code de commerce, n'est pas applicable aux Colis postaux (1). Ou bien, à l'inverse, le colis n'a pas été livré, et dans ce cas seulement l'indemnité pour avarie peut être réclamée, à la condition que l'avarie soit apparente extérieurement, car la gare destinataire n'a pas à se

(1) En effet, l'art. 7 du décret du 27 juin 1892, rendu en exécution de l'art. 3 de la loi du 12 avril 1892, stipule que la responsabilité des transporteurs cesse par le fait de la livraison des Colis postaux aux destinataires ou à leurs représentants, et ce décret, ainsi que la loi en vertu de laquelle il a été rendu, étant postérieur à la loi du 11 avril 1888, on doit en conclure que le délai de réclamation de 3 jours, prévu par cette loi, n'est pas accordé quand il s'agit de Colis postaux.

rendre compte si, intérieurement, l'envoi a subi une avarie : elle a en effet simplement charge de remettre les colis en bon état extérieur ; il en résulte que ce que nous venons de dire de l'avarie est vrai aussi de la spoliation. En résumé, la question de savoir si une indemnité est due à raison de l'avarie ou de la spoliation d'un Colis postal est subordonnée à l'apparence extérieure du colis ; et partant, toute réclamation est nulle si elle n'est adressée après constatation du mauvais état extérieur du colis, et avant livraison.

L'indemnité doit, dans tous les cas, être payée au plus tard dans un délai de trois mois à partir du jour de la réclamation (1). Cette réclamation doit elle-même, à peine de prescription, se produire dans un délai d'un an à partir de l'expédition (2) à moins qu'il n'y ait eu fraude ou infidélité de la part du transporteur.

Observons que, lorsqu'un Colis postal portant une adresse incomplète n'a pas été livré, deux solutions sont possibles : si le destinataire est connu dans la localité, et par suite si son domicile est facile à trouver, le transporteur est responsable du défaut de livraison ; mais, dans le cas contraire, sa responsabilité n'est pas engagée (3).

Nous savons qu'en principe le transport des Colis postaux est régi par les règles générales du transport des marchandises, et partant, par les articles 1782 à 1786 du Code civil relatifs aux voituriers par

(1) Décret du 27 juin 1892, article 7.

(2) Décret du 27 juin 1892, article 7. Tribunal de paix de Paris, 16 mai 1906 (Dalloz, 1907, 2, 138).

(3) Bordeaux, 3 février 1903 (Dalloz, 1904, 2, 300).

terre et par eau. L'article 1782 soumet les voituriers (1) aux mêmes obligations que les aubergistes pour la garde et la conservation des choses qui leur sont confiées ; mais il convient de tenir compte de cette limitation et de ne pas étendre au delà l'assimilation. Cette responsabilité des voituriers relativement à la garde et à la conservation des colis, commence, aux termes de l'article 1783 du Code civil, dès que ces colis leur ont été remis sur le port ou dans l'entrepôt pour être placés dans leur bâtiment ou voiture, et encore mieux, quand ils les ont reçus dans leur bâtiment ou voiture.

L'article 1784 du Code civil est conçu dans les mêmes termes que l'article 7 du décret du 27 juin 1892 précité : il stipule que les voituriers « sont responsables de la perte et des avaries des choses qui leur sont confiées, à moins qu'ils ne prouvent qu'elles ont été perdues et avariées par cas fortuit ou force majeure (2). » A qui incombe le soin de faire la preuve de ce cas fortuit ou de cette force majeure ? Au voiturier. Cette réponse est dictée par les articles 1147 et 1302, § 3 du Code civil, comme aussi par le paragraphe 2 de l'article 1315 du même Code : En effet, un contrat était intervenu entre l'expéditeur et le voiturier, aux termes duquel ce dernier s'était engagé à transporter la chose et à veiller sur elle de façon à ce qu'elle ne fût pas détériorée pendant le

(1) Ce terme « voiturier » doit s'entendre de tout transporteur sans exception. Il s'applique donc aux Compagnies de chemins de fer et de navigation.

(2) Il importe toutefois de ne pas oublier qu'en notre matière la responsabilité des transporteurs est limitée.

trajet et encore moins perdue ou spoliée ; or, il n'a pas exécuté son obligation, puisque le colis est avarié, perdu ou spolié ; c'est donc à lui de prouver le cas fortuit ou de force majeure qui le libère. Toutefois, le cas fortuit ne comportera pas libération pour le voiturier lorsque la faute de ce dernier en aura été l'occasion (1) : citons par exemple le vol du colis facilité par le défaut du voiturier de le placer en lieu sûr, la destruction du colis par l'incendie du local où il était en dépôt alors que le délai pour la livraison à domicile était expiré, ou encore la destruction du colis par un incendie causé par l'imprudence ou la négligence du voiturier en cours de voyage (2). En conséquence, le voiturier devra prouver que la chose a péri par un cas fortuit impossible à prévenir et qu'il n'a à se reprocher aucun fait d'imprudence ou de négligence. On prétendrait à tort qu'il lui suffit de prouver la perte de la chose et que c'est à l'expéditeur d'établir que cette perte a été causée par la faute du voiturier.

Bien que la loi ne parle que des cas fortuits ou de la force majeure, il paraît certain que le voiturier ne saurait être déclaré responsable des avaries provenant du fait de l'expéditeur (emballage défectueux) ou de l'état de la marchandise au moment où il l'a reçue. De même, sa responsabilité cesse lorsque l'avarie provient du vice propre de la chose. Il n'est en effet garant des avaries autres que celles provenant de la force majeure ou du cas fortuit, que parce qu'il est

(1) Lyon, 7 mars 1840 (Sirey, 1840, 2, 275).

(2) Cassation, 3 juin 1873 (Sirey, 1874, 1, 444).

censé avoir reçu le colis en bon état; mais la preuve contraire ne saurait lui être valablement refusée : la responsabilité du voiturier cesse donc lorsqu'il prouve que l'avarie existait antérieurement à sa prise en charge.

§ 3. — *Responsabilité au cas de retard*

La question de savoir si la responsabilité des Compagnies des chemins de fer pouvait être engagée en cas de retard dans la livraison d'un Colis postal était discutée avant la loi du 12 juillet 1905, sur la compétence des juges de paix. Les Compagnies soutenaient évidemment la négative et prétendaient ne devoir aucune indemnité dans ce cas (1). Elles fondaient leurs prétentions sur l'article 7 du décret du 27 juin 1892 et sur le défaut de stipulation de droit à indemnité pour retard dans l'article 8 du même décret relatif aux délais de transport. Mais cette théorie semblait avoir été désapprouvée par le Conseil d'Etat qui, dans sa décision du 28 décembre 1894 (2), avait condamné la Compagnie des chemins de fer de l'Ouest à indemniser l'expéditeur de Colis postaux grevés de remboursement, à raison de détournements

(1) Cependant, si le retard avait eu manifestement pour effet d'occasionner l'avarie du contenu du colis, les Compagnies consentaient à donner une indemnité qui, dans aucun cas, ne pouvait dépasser celle prévue pour la perte du colis.

(2) Rapporté dans Sirey, 1896, 3, 113.

dont celui-ci avait été victime de la part d'un de ses commis, en basant sa décision sur l'inobservation des règlements du service. L'on pouvait conclure de là que les Compagnies devaient une indemnité lorsqu'elles n'observaient pas l'article 8 précité, c'est-à-dire un règlement de service. La question demeurerait toutefois indécise ; elle fut alors portée à la tribune de la Chambre dans la séance du 7 juillet 1897, et ce la thèse des Compagnies qui parut triompher. A cette séance, M. Coache proposa une disposition additionnelle tendant à ouvrir le droit à une action en indemnité pour retard apporté dans la livraison des Colis postaux, qu'il y eût ou non avarie, et il défendait sa proposition dans les termes suivants :

« Mon amendement, disait-il, a pour objet d'obliger les Compagnies de chemins de fer à expédier et à livrer les Colis postaux dans les mêmes délais que les colis ordinaires de grande vitesse, en attachant à cette obligation une sanction. Cette sanction serait, dans les cas autres que le cas de force majeure, l'ouverture du droit à une action en indemnité conformément à la législation en usage pour le service de messageries.

» La situation actuelle est celle-ci : une marchandise est-elle expédiée comme article de messageries, la Compagnie de chemins de fer doit la livrer dans les délais prévus par la législation générale en matière de transports. Dans le cas de simple retard, la Compagnie est responsable, elle doit une indemnité, des dommages-intérêts ; les articles 1782 et 1786 du Code civil, ainsi que les articles 96 et 108 du Code de commerce lui sont applicables. » La même marchandise est-elle au contraire expé-

» diée sous l'étiquette « Colis postal », la Compagnie
» de chemins de fer la livre quand bon lui semble ;
» l'époque de la livraison reste entièrement subor-
» donnée à l'empressement ou à la négligence de ses
» agents ; la Compagnie n'est, en aucun cas, res-
» ponsable des retards, quelle que soit leur durée et
» quel que soit le préjudice causé à l'expéditeur ou
» au destinataire : elle ne répond que de la perte,
» de l'avarie ou de la spoliation. Je demande simple-
» ment qu'à ces trois inconstances, perte, avarie,
» spoliation, qui ouvrent le droit à l'indemnité, on
» en ajoute une quatrième : le retard apporté dans
» la livraison. »

A cette thèse, M. Boucher, ministre du Commerce, des Postes et des Télégraphes, répondit : « L'amen-
» dement de M. Coache vise les cas de retard en
» général, et son auteur désire que le bénéfice de
» l'indemnité soit étendu, non pas seulement au
» retard qui a entraîné l'avarie de la marchandise,
» comme cela se pratique aujourd'hui, mais à tous
» les retards quels qu'ils soient.

» Il convient de faire ici une distinction : je recon-
» nais que, lorsque le retard a manifestement occa-
» sionné l'avarie de la marchandise, les Compagnies
» sont tenues à une indemnité qui est d'ailleurs tou-
» jours payée, parce que l'on se trouve là en pré-
» sence d'un véritable cas d'avarie. Mais il en est
» tout autrement, lorsque le contenu est parvenu en
» bon état au destinataire avec un simple retard. Il
» ne peut y avoir lieu à indemnité dans l'espèce, car
» cette indemnité revêtirait le caractère de véritables
» dommages-intérêts que la loi organique sur les
» Colis postaux a toujours écartés. Le retard existe

» du fait que les délais impartis par les règlements
» généraux de la grande vitesse ont été dépassés par
» les transporteurs, mais il ne peut être donné d'in-
» demnité qu'en cas d'avarie. J'ai à peine besoin
» d'ajouter que la limitation de la responsabilité des
» transporteurs pour les Colis postaux est la consé-
» quence toute naturelle de la modicité du tarif
» postal. »

L'amendement de M. Coache fut repoussé.

Enfin le Conseil d'Etat, appelé à statuer spécialement sur ce cas, rendait à la date du 23 novembre 1900, dans le procès Rivoire et Compagnie P.-L.-M., une décision concluant à l'irresponsabilité des Compagnies pour retard dans la livraison des Colis postaux (1).

Les transporteurs avaient donc gain de cause et ils n'accordaient d'indemnité pour retard que dans le cas où ce retard avait occasionné l'avarie de la marchandise. Et pourtant nombreux sont les cas où le retard dans la livraison d'un colis, sans avarie de ce dernier, est pourtant cause d'un réel et parfois important préjudice pour l'expéditeur ou le destinataire, et quelquefois pour l'un et l'autre. Leur énumération serait trop longue, bornons-nous à en citer un très fréquent : Un commerçant a reçu la commande de fournitures spécialement et même dans certaines circonstances uniquement utilisables pour un cas particulier (fleurs pour une fête, costumes, chaussures pour une soirée, etc., etc). Il n'a pas en magasin ces marchandises, mais, se basant sur les délais pré-

(1) Rapporté dans Dalloz, 1901, 3, 69.

vus par l'article 8 du décret du 27 juin 1892, il voit qu'il a le temps de se faire expédier ces objets par son fournisseur, négociant en gros; il accepte donc la commande, promettant la livraison pour le jour convenu. Il écrit. Le colis est expédié dans les délais voulus, mais il y a un retard dans le transport et les marchandises n'arrivent à destination que le lendemain de la fête. Elle sont en parfait état, c'est incontestable, mais qu'en fera le destinataire? Les clients, non seulement n'en ont plus besoin, mais en outre, mécontents de leurs fournisseurs, ils lui retirent leur clientèle. Le destinataire pourra bien retourner la marchandise à l'expéditeur, mais cela ne lui rendra pas les clients perdus ni le bénéfice qu'il eût réalisé sur la vente. Et d'autre part l'expéditeur lui aussi, bien que n'étant en rien coupable, perdra, par la faute du transporteur, le bénéfice à réaliser sur la vente, sinon même tout le prix de l'objet si ce dernier ne peut supporter un nouveau transport (exemple des fleurs), et en outre il perdra bien souvent son client, le marchand en détail, qui ne lui pardonnera pas ce retard, bien qu'il ne lui soit en rien imputable.

Cet état de choses provoqua souvent des protestations de la part des Chambres de commerce et des Syndicats industriels, qui amenèrent la nomination d'une commission composée de représentants des ministères des Postes et des Travaux publics, des Compagnies de chemins de fer et de navigation et de la Chambre de commerce de Paris, chargée de remédier à cette désastreuse situation. Cette commission proposa « de maintenir pour les expéditeurs qui le désireraient le système et les tarifs actuels, mais d'instituer pour ceux qui voudraient en profiter un

tarif spécial supplémentaire (0 fr. 05 pour les colis de 0 à 5 kilogrammes ; 0 fr. 10 pour les colis de 5 à 10 kilogrammes), tarif qui donnerait lieu à une indemnité de 10, 15 ou 25 francs, suivant que le colis serait de 3, 5 ou 10 kilogrammes, et ce, sur simple retard dans la livraison. » Mais aucune suite ne fut donnée tout d'abord à cette proposition qui avait le défaut de prévoir une indemnité invariable, alors que le préjudice causé est essentiellement variable. Déjà d'ailleurs les Compagnies, par un arrêt de la Cour de cassation du 27 janvier 1862, avaient fait décider, en matière ordinaire, « qu'elles ne pouvaient pas être obligées d'accepter ce forfait d'indemnité réglé à l'avance. » La situation resta donc la même. Aussi, le 17 octobre 1902, M. le député Bourrat déposa une nouvelle proposition de loi dans le but d'imposer aux Compagnies la responsabilité des retards dans la livraison des Colis postaux et d'attribuer aux juges de paix et aux Tribunaux de commerce la compétence des contestations relatives à la perte, l'avarie, la spoliation et le retard dans la livraison des Colis postaux. Cette proposition ne vint même pas en discussion, mais elle eut du moins pour résultat de stimuler le gouvernement et de lui faire entreprendre la discussion avec les Compagnies de transport, d'une nouvelle Convention destinée à donner satisfaction aux desiderata du public (1) ; malheureusement, par

(1) Cette Convention reprend le projet primitif de la commission sus-indiqué, d'après lequel une indemnité sera due pour retard, mais seulement lorsqu'un droit préalable d'assurance aura été acquitté dans ce but ; elle stipule en outre que l'indemnité due pour retard pourra se cumuler avec celle due pour perte, spoliation ou avarie,

suite de l'inertie des Compagnies, cette Convention n'a pu être encore conclue.

Néanmoins, sous la pression de l'opinion publique, il fallut se décider à faire quelque chose, et l'on profita de la discussion de la loi sur l'extension de la compétence des juges de paix pour attribuer à ceux-ci la connaissance des litiges relatifs aux Colis postaux, non seulement au cas de perte, spoliation ou avarie, mais aussi de retard. La question semblait donc enfin solutionnée, et M. Sènescal, juge de paix de Toulouse, rendait, le 10 janvier 1906, dans l'affaire Roger-Teullé contre Chemins de fer du Midi, le jugement suivant (2):

NOUS, JUGE DE PAIX : — Attendu que dans les premiers jours du mois d'octobre dernier un Colis postal contenant un boa de plumes de coq fut expédié de Lourdes à la dame Roger-Teullé, alors en résidence à Gaumont (Tarn-et-Garonne); que ce Colis postal, vainement réclamé par le demandeur aux gares expéditrice et destinataire, ne lui fut remis que le 3 novembre contre la somme de 1 fr. 75, montant des débours réclamés par la gare de Marmande, d'où il avait été réexpédié; que, par suite, Roger-Teullé réclame aujourd'hui, en premier lieu, la somme de 1 fr. 75, par lui indûment déboursée, et, d'autre part, celle de 15 francs à titre de dommages-intérêts pour le préjudice occasionné par le retard dont il s'agit;

Attendu que la Compagnie du Midi ne conteste nullement les faits ci-dessus, mais se borne simplement à faire au demandeur l'offre de la somme de 1 fr. 75 par lui réclamée

sans pourtant que les deux chiffres réunis puissent jamais dépasser 15, 25 ou 40 francs, suivant qu'il s'agira de colis de 3, 5 ou 10 kilogrammes au maximum.

(2) Rapporté dans Sirey, 1906, 2, 53, et Dalloz, 1906, 2, 112.

dans le premier chef de la citation, concluant au rejet du surplus de la demande, motif pris de ce que, en l'état des Conventions intervenues entre l'Etat et les Compagnies de chemins de fer, le retard apporté à la livraison d'un Colis postal ne peut donner lieu au paiement d'une indemnité ;

En droit :

Attendu que la Compagnie défenderesse conclut au rejet du second chef de la demande en se basant sur l'état actuel des Conventions, état qu'elle prétend ne pas avoir été modifié par la loi du 12 juillet 1905 ; que, dans ces conditions, il y a lieu tout d'abord d'apprécier la valeur de l'argument soulevé par la Compagnie ;

Attendu que si, d'une part, les articles 7 et 8 du décret du 27 juin 1892 sont muets au sujet du droit à indemnité pour retard dans la livraison des Colis postaux, et si un arrêt du Conseil d'Etat du 23 novembre 1900 conclut à l'irresponsabilité des Compagnies à cet égard ; d'autre part, l'article 6, numéro 5 de la loi du 12 juillet 1905 attribue aux juges de paix la connaissance des contestations entre les transporteurs, d'une part, et les expéditeurs ou destinataires, d'autre part, relative à l'indemnité afférente aux retards apportés à la livraison d'un Colis postal ;

Attendu que la Compagnie, tout en reconnaissant que la loi du 12 juillet 1905 a donné aux juges de paix la connaissance du litige ci-dessus relaté, soutient que cette loi, simple loi de compétence, ne saurait faire échec aux Conventions postales en vigueur, et que le passage de cette loi relatif à l'objet dont il s'agit doit être considéré comme provisoirement sans application, tant que de nouvelles Conventions postales ne sont pas intervenues entre l'Etat et les Compagnies de chemins de fer et que les tarifs d'indemnité n'auront pas subi de modifications ;

Attendu que, d'une part, il est de principe que les lois étant faites dans l'intérêt de la société, on doit supposer que le législateur, organe des intérêts sociaux, a entendu que la loi nouvelle fût appliquée dans le sens le plus conforme à ces intérêts ; que les lois nouvelles étant toujours présumées meilleures que les anciennes, l'intérêt social exige qu'elles reçoivent leur pleine et entière application le plus promptement possible ;

qu'aucune loi antérieure n'existant dans l'espèce actuelle, il doit être, *a fortiori*, fait application de la loi nouvelle ; que, d'autre part, il est également de principe absolu que l'interprète doit, pour déterminer le sens d'une loi, remonter aux sources auxquelles le législateur a puisé les dispositions qu'il s'agit d'interpréter et consulter les travaux préparatoires de la loi ; que, faisant en l'espèce emploi de ces moyens, il résulte, contrairement aux assertions de la Compagnie défenderesse, des travaux préparatoires de la loi sus-visée, et notamment d'une discussion engagée à la Chambre des députés, entre MM. les députés Cruppi, rapporteur, et Tournade, que l'avantage de la nouvelle loi est de permettre d'intenter une action dans les cas de retard des Colis postaux ; que, dans ces conditions, l'absence de texte législatif, qui était le seul argument sur lequel se basait les Compagnies, ne pouvant plus être invoqué aujourd'hui, il y a lieu de conclure que la loi du 12 juillet 1905 est venue, par son article 6, n° 5, compléter les dispositions de l'article 7 du décret du 27 juin 1892 et assimiler en tous points le cas de retard, c'est-à-dire les infractions aux dispositions de l'article 8 du même décret, au cas de perte, d'avarie ou de détournement des Colis postaux ; qu'il y a donc lieu, en conséquence, de déclarer la Compagnie du Midi mal fondée à ce sujet ;

En fait :

Attendu qu'il est acquis aux débats que le Colis postal dont il s'agit, expédié de Lourdes dans les premiers jours du mois d'octobre, n'a été remis au destinataire que le 3 novembre suivant ; que dans ces conditions, faute par elle de ne pas s'être conformé aux délais prévus par l'article 8 du décret du 27 juin 1892, et nul cas de force majeure légalement constaté n'étant invoqué, la Compagnie doit, aux termes des articles 97 du Code de commerce, 1147 et 1784 du Code civil, être tenue de réparer le préjudice par elle occasionné de ce chef au demandeur ;

Attendu, en ce qui concerne la somme réclamée à titre de dommages, qu'il y a lieu, pour son évaluation, de considérer que le boa de plumes de coq contenu dans le Colis postat, qui pouvait être un objet utile dans le courant du mois d'octobre,

n'avait plus sa raison d'être au moment de la réception, le 3 novembre, époque à laquelle les dames échangent généralement leurs vêtements d'été contre ceux de demi-saison ; qu'il est certain qu'un léger préjudice a été causé à la dame Teullé par la privation de cet objet ; que, dans ces circonstances, si la somme de 15 francs réclamée de ce chef paraît exagérée, il y a lieu cependant d'allouer une indemnité, dont les faits et circonstances de la cause nous apportent les éléments d'appréciation nécessaires ;

PAR CES MOTIFS :

Déclarons Roger-Teullé bien-fondé dans le principe de sa demande ; en conséquence, déclarons insuffisante l'offre de 1 fr. 75 faite par la Compagnie, et condamnons cette dernière à payer au demandeur la somme de 5 francs pour les causes sus-mentionnées.

La Compagnie du Midi fit aussitôt appel, et le Tribunal civil de Toulouse, le 21 juin 1906, fit droit à ses conclusions dans les termes suivants (1) :

Le Tribunal : — Attendu que la législation spéciale aux Colis postaux n'accorde d'indemnité qu'en cas de perte, d'avarie ou de vol ; qu'elle ne prévoit aucune indemnité pour retard ; qu'il n'est dérogé à cette règle que si retard a eu manifestement pour effet d'occasionner l'avarie du contenu ; que tel n'est pas le cas en l'espèce, le destinataire n'alléguant pas que le Colis postal qui est parvenu entre ses mains avec un retard de 20 jours par suite de la fausse direction suivie, lui ait été remis en mauvais état ou que son contenu ait subi la moindre avarie du fait de ce retard ;

Attendu que la loi du 12 juillet 1905, en attribuant, dans son article 6, § 5, compétence au juge de paix en matière de Colis postaux pour connaître de l'indemnité afférente à la

(1) Rapporté dans Sirey, 1906, 2, 287 ; Dalloz, 1907, 2, 139.

perte, à l'avarie ou au détournement, ainsi qu'au retard apporté dans la livraison, n'a pas voulu qu'il lui fût loisible d'arbitrer en toute liberté et conformément au droit commun l'indemnité qui serait due à l'expéditeur ou au destinataire, à raison du dommage qui lui est causé ; qu'elle a entendu ne modifier en rien la législation particulière à ce genre de transport, puisqu'elle ramène le magistrat à l'application des règles qui lui sont propres, en ajoutant que « ces indemnités ne pourront excéder les tarifs prévus aux Conventions intervenues entre les Compagnies et autres transporteurs concessionnaires et l'Etat » ; qu'il ne s'agit pas là seulement d'une question de mesure ou de limitation de l'indemnité, mais encore du principe même de l'allocation ; qu'ainsi les juges de paix ne peuvent accorder aucune indemnité autre que celle qui se trouve fixée par lesdits tarifs et conventions ;

Or, attendu qu'en l'état actuel des Conventions relatives au transport des Colis postaux, le retard seul ne peut justifier la demande d'indemnité (Conseil d'Etat, 23 novembre 1900. D. P., 1901, 3, 69) ; qu'il suit de là que les mots « retards dans les livraisons », insérés dans la loi récente, doivent être considérés comme provisoirement sans application, tant que de nouvelles Conventions ne seront pas intervenues entre l'Etat et les Compagnies de chemins de fer et que les tarifs d'indemnité n'auront pas subi de modifications ; que tel est bien, au surplus, le caractère d'une loi de compétence comme la loi du 12 juillet 1905, qui, se bornant à régler l'attribution de certains litiges, ne peuvent prévaloir contre la lettre d'un texte dont la portée et la signification sont d'ailleurs suffisamment éclairées par la discussion à laquelle sa rédaction a donné lieu devant la Chambre des députés et devant le Sénat ;

Attendu que la Compagnie appelante a fait l'offre, qu'elle réitère à nouveau, de rembourser à M. Roger-Teullé la somme de 1 fr. 75 perçue par elle à l'occasion de la réexpédition du colis ;

Attendu que cette offre est suffisante et libératoire, comme correspondant à la somme dont l'intimé poursuivait la restitution, sans qu'il puisse exiger qu'elle comprenne, en outre, les frais du billet d'avis et de la citation donnés à sa requête, ces

frais intéressant à un égal degré la demande en paiement d'indemnité pour retard à laquelle il concluait pareillement et qu'il se voit refuser ;

Par ces motifs, accueillant l'appel interjeté par la Compagnie des chemins de fer du Midi envers le jugement du juge de paix de Toulouse du 10 janvier 1906 ;

Décharge ladite Compagnie de toutes condamnations et dispositions lui faisant grief ;

Valide l'offre déjà faite par elle devant les premiers juges de la somme de 1 fr. 75 perçue à l'occasion de la disparition du colis ;

Déboute Roger-Teullé de toutes ses demandes, fins et conclusions.

Cette même thèse du Tribunal civil de Toulouse, soutenue en doctrine par MM. Guénard (1), Lancien (2), Mouton (3) et Lyon-Caen et Renault (4), fut également admise par les Tribunaux civils de

(1) GUÉNARD, *Compétence civile des juges de paix*, n° 440, p. 250.

(2) LANCIEU, *Commentaire de la loi du 12 juillet 1905 (Lois nouvelles, 1905, 1^{re} partie, n° 211, p. 365).*

(3) MOUTON, *Nouvelle législation des juges de paix (France judiciaire, 1905, 1^{re} partie, p. 360).*

(4) LYON-CAEN et RENAULT, *Traité de Droit commercial*, 4^e édition, t. III, p. 719-720, n° 836 : « D'après les Conventions conclues avec les » Compagnies, disent ces auteurs, la responsabilité n'est admise qu'au » cas de perte ou d'avarie, non en cas de retard (Conseil d'Etat, 23 » novembre 1900. Dalloz, 1901, 3, 69). Cependant, l'art. 6, §5 de la loi du » 12 juillet 1905 sur la compétence des juges de paix, déclare ceux-ci » compétents pour les contestations relatives au retard apporté à la » livraison. Aussi a-t-il été soutenu que, depuis la mise en vigueur de » cette loi, la responsabilité des transporteurs en matière de Colis » postaux s'applique même au cas de retard ; mais cette doctrine ne » paraît pas admissible. L'exclusion de la responsabilité des transporteurs à raison du retard résulte de Conventions qui ne peuvent être » modifiées que par d'autres Conventions. Il n'entre pas du reste dans » le cadre d'une loi comme celle du 12 juillet 1905, concernant la compé-

Pau, de Redon et de la Seine (1) statuant en appel sur des décisions de justices de paix admettant le bien-fondé de l'opinion contraire. Bien plus, elle fit un nouvel adhérent en la personne du juge de paix de Narbonne, qui, peu soucieux, sans doute, de voir étendre le domaine de ses attributions, n'hésita pas, chose rare, par jugement du 16 février 1907 (2), à se déclarer incompétent, pour connaître des litiges relatifs aux retards apportés à la livraison des Colis postaux, dans les termes suivants :

NOUS, JUGE DE PAIX : — Attendu que l'action intentée par les mariés Tabouriech-Granier contre la Compagnie des chemins de fer du Midi tend au paiement de la somme de 20 francs à titre de dommages-intérêts pour huit jours de retard dans la remise d'un Colis postal qui lui était adressé par la maison Blanc, de Saint-Etienne ;

Attendu que les demandeurs déclarent que le contenu du Colis postal était du crêpe noir, non sujet à détérioration par suite du retard ;

Attendu que la Compagnie repousse la demande comme injustifiée, motif pris de ce que la législation sur les Colis postaux n'a prévu aucune indemnité pour le retard qui pouvait être apporté dans la livraison ;

Attendu que le transport des Colis postaux est régi par diverses Conventions intervenues entre l'Etat et les Compagnies de chemins de fer et autres entrepreneurs de transport,

» tence, de s'occuper du fond du droit. On peut ajouter que, par cela
» même que les Compagnies sont substituées à l'Etat pour le transport
» des Colis postaux, on comprend que la responsabilité de celle-ci soit
» restreinte comme l'est celle de l'Etat en matière postale... »

(1) Tribunal civil de Pau, 18 janvier 1907 (Dalloz, 1907, 2, 139) ; Tribunal civil de Redon, 13 février 1907 (Dalloz, 1907, 2, 140) ; Tribunal civil de la Seine, 3 juillet 1907 (*Gazette du Palais*, 1907, 2, 159).

(2) Rapporté dans Dalloz, 1907, 2, 140.

consacrées par les lois du 3 mars 1881, 18 avril 1892 et 27 juillet 1897; que ces Conventions fixent les causes qui donnent droit à une indemnité et le quantum de ces indemnités, mais que rien n'y est prévu pour le retard dans la livraison ;

Attendu que, si le législateur a, dans l'article 6, §5 de la loi du 12 juillet 1905, mis dans les attributions des juges de paix les litiges sur les indemnités afférentes à la perte, l'avarie ou le détournement des Colis postaux ainsi qu'au retard apporté dans la livraison, il ne l'a pas autorisé à arbitrer l'indemnité qui serait due à l'expéditeur ou au destinataire, à raison du dommage causé ; que le juge de paix ne peut donc dépasser le chiffre des indemnités fixé dans les Conventions, ni en accorder pour les causes qui n'y sont pas prévues ; qu'en effet, la loi du 12 juillet 1905, étant une loi de compétence, s'est bornée à régler l'attribution des litiges en cette matière, mais n'a pu changer en rien le fond des lois spéciales qui les régissent ;

Attendu qu'en l'état actuel, les Conventions n'accordant aucune indemnité pour retard dans la livraison des Colis postaux, il ne saurait en être accordé aux demandeurs, alors surtout qu'ils n'ont à se plaindre d'aucune détérioration des Colis postaux provenant du retard par eux invoqué ;

Attendu que, vainement, les demandeurs voudraient s'appuyer sur les termes de l'article précité de la loi du 12 juillet 1905 ; qu'en effet, si le législateur y a introduit les mots « retard dans la livraison », ce n'est qu'en prévision de l'approbation d'un projet de modification des Conventions, soumis, lors de la discussion de ladite loi ; par le sous-secrétaire d'Etat, aux Compagnies de chemins de fer, portant une indemnité pour retard de livraison ; que, tant que ce projet de modification n'est pas approuvé, il ne saurait être accordé d'indemnité pour cette cause ; que c'est là, au reste, l'opinion du rapporteur de la loi du 12 juillet 1905 ;

Par ces motifs, rejetez la demande comme mal fondée.

Est-il vrai, comme le prétendent ces décisions et les auteurs précités en se basant sur une déclara-

tion de M. Cruppi, à la séance de la Chambre du 18 juin 1903 (1), d'après laquelle rien n'aurait été modifié aux Conventions, est-il vrai que la disposition de la loi du 12 juillet 1905, article 6, § 5 relative aux retards dans la livraison des Colis postaux, ne puisse recevoir d'application tant que de nouvelles Conventions ne seront pas intervenues avec les Compagnies de transport, sous le prétexte que notre loi est une simple loi de compétence, ne touchant pas au fond du droit, et qu'aux termes des Conventions existantes, comme l'a déclaré le Conseil d'Etat (2), le simple retard dans la livraison ne peut justifier la demande d'aucune indemnité ? Nous ne le pensons pas.

En effet, la disposition nouvelle nous paraît être le résultat d'un travail parlementaire qui montre bien que le législateur, en présence des résistances des Compagnies à satisfaire les réclamations légitimes du public, a voulu faire prévaloir sa volonté : L'affaire Rivoire venait de se terminer par l'arrêt du Conseil d'Etat du 23 novembre 1900, à l'avantage de la Compagnie P.-L.-M, et, par une interprétation peut-être trop étroite du décret du 27 juin 1892 (3), cette haute juridiction venait de décider qu'aucune indemnité n'était due pour retard. Cette décision fut vivement critiquée, et, en réponse, plusieurs propositions de loi, comme nous le savons, furent déposées à

(1) *Journal Officiel* du 19 juin 1903. Débats parlementaires, p. 2028.

(2) Conseil d'Etat, 23 novembre 1900, *Affaire Rivoire* (Dalloz, 1901, 3, 69 ; Sirey, 1903, 3, 41).

(3) Voir la note de M. HAURIOU sous Sirey et *Journal du Palais*, 1903, 3, 41.

l'effet tout à la fois de soumettre les contestations relatives aux Colis postaux à la juridiction des juges de paix et de décider que ces magistrats connaîtraient des indemnités dues pour retard. Lorsque les divers projets relatifs à l'extension de la compétence des juges de paix vinrent en discussion devant la Chambre, la commission y incorpora ces propositions, et cela, dans le même esprit qui leur avait donné naissance, c'est-à-dire avec l'intention de rapprocher la juridiction des justiciables, et de rendre effective, dans tous les cas, la responsabilité des Compagnies.

« Dès lors, dit M. Magnol (1), faut-il tenir pour déterminante cette déclaration du rapporteur, qu'il n'était rien modifié aux Conventions ? Evidemment non. Ce qu'il voulait dire par là, c'est que le service des Colis postaux continuerait à fonctionner dans les mêmes conditions que par le passé, et que, notamment, les indemnités qui pourraient être dues pour les diverses causes énumérées au texte ne pourraient jamais dépasser le taux fixé par les Conventions, ainsi que l'article lui-même le déclare formellement. » Nous pouvons d'ailleurs invoquer en notre faveur M. Cruppi lui-même : En effet, à la séance du 28 janvier 1904 (1), M. Tournade ayant fait la réflexion suivante : « Actuellement il est certain qu'il n'y a pas d'action » à intenter, sauf à l'Etat, pour les retards des Colis

(1) J. MAGNOL, chargé de cours à la Faculté de Droit de Toulouse : *De l'action en indemnité due pour retard dans la livraison d'un Colis postal (France judiciaire, 1906, p. 101 et suiv.)*. — Dans le même sens, voir J. CORNILLAT, *Traité de la compétence civile des juges de paix*, p. 184 et 185.

(2) *Journal Officiel* du 29 janvier 1904.

» postaux, ce dont tout le commerce se plaint. »
M. Cruppi lui fit cette importante réponse, qui fixe le sens du nouvel article : « L'avantage de la loi » actuelle, c'est de permettre d'intenter une action » dans ce cas. »

Et, ce qui démontre encore que telle est bien la pensée du législateur, c'est qu'il a cru devoir énoncer, d'une façon plus complète que ne l'avait fait l'article 7 du décret du 27 juin 1892, les diverses sources de responsabilité, afin de montrer qu'il n'acceptait pas l'interprétation étroite donnée par le Conseil d'Etat à cet article. S'il en était autrement, comme le remarque fort justement le Tribunal civil de Fontenay-le-Comte (1), on ne s'expliquerait pas cette énumération, pas plus que le rappel de la disposition d'après laquelle l'indemnité due ne peut en aucun cas dépasser le taux prévu aux Conventions. Si l'on avait voulu se contenter de modifier la compétence, tout en conservant l'interprétation antérieure des textes en vigueur, il eût suffi de dire que les juges de paix seraient compétents sur les contestations pouvant

(1) « Attendu que si l'on admet, comme l'a fait avec raison le juge-
» ment dont est appel, que l'article 6, § 5 de la loi du 12 juillet 1905,
» qui a été principalement une loi de compétence, a accordé encore
» aux participants aux contrats de transport des Colis postaux une
» action en dommages-intérêts pour de simples retards dans la
» livraison, et il faut bien l'admettre pour expliquer le texte complet, il
» en résulte aussi que rien n'a été changé dans le tarif des indemnités
» à allouer, lequel est toujours réglé par les Conventions ci-dessus
» rappelées, et fixe encore les limites dans lesquelles le juge peut et
» doit se mouvoir. » Tribunal civil de Fontenay-le-Comte, 13 juin 1906 :
Administration des chemins de fer de l'État contre Savariau (Dalloz,
1907, 2, 138).

s'élever entre expéditeurs ou destinataires et les Compagnies, au sujet du transport des Colis postaux.

En outre, l'objection que les mots « retards apportés dans la livraison » ont été insérés dans le paragraphe 5 de l'article 6 de la loi du 12 juillet 1905 par anticipation et doivent être considérés comme sans application tant que de nouvelles Conventions ne seront pas intervenues entre l'Etat et les Compagnies de transport, tombe d'elle-même si l'on se rappelle le fait suivant : Lors de la discussion de notre loi, à la séance de la Chambre du 28 janvier 1904 (1), le sous-secrétaire d'Etat des Postes et Télégraphes déclara élaborer, de concert avec les Compagnies de chemins de fer, une nouvelle Convention dans laquelle il espérait faire admettre par ces dernières les modifications projetées, mais qu'en ce qui concernait les Compagnies de navigation maritime, aucun pourparler n'étant encore engagé avec elle, il croyait prudent de laisser de côté un amendement de M. Maurice Colin tendant à appliquer à la Corse, à l'Algérie et à la Tunisie, le bénéfice de la disposition de l'article 6, § 5. Cette déclaration amena une vive protestation de M. Maurice Colin, qui demanda à la Chambre de se prononcer au contraire de suite sur son amendement ; or, celui-ci ayant été accepté par la commission et voté incontinent, il semble bien en résulter, selon nous, sans aucun doute possible, que, dans l'esprit du législateur, la loi du 12 juillet 1905 doit recevoir une application immédiate, indépendamment de toute conclusion ultérieure de nouvelles Conventions, d'au-

(1) *Journal Officiel* du 29 janvier 1904.

tant plus que les projets de Convention ne correspondent pas du tout au vœu de la loi, puisque, loin d'admettre la responsabilité des transporteurs dans tous les cas de retard, ils ne l'admettent que lorsqu'il a été acquitté au préalable un certain droit d'assurance, en sus du prix normal de transport.

D'ailleurs, il nous est absolument impossible de comprendre pourquoi cette loi, que l'on reconnaît avoir pu, *malgré les Conventions existantes*, transférer aux juges de paix la connaissance de litiges relevant jusque-là des tribunaux administratifs, serait impuissante, *en vertu de ces mêmes Conventions*, à rendre les transporteurs responsables des retards dans la livraison. En effet, de deux choses l'une, ou, ce que nous avons démontré inexact, la loi ne peut prévaloir sur les Conventions, et alors non seulement les transporteurs demeurent irresponsables en cas de retard, mais encore ils demeurent justiciables des tribunaux administratifs ; ou au contraire, comme nous le croyons, la loi prévaut sur les Conventions, et alors, non seulement les transporteurs sont justiciables des tribunaux de paix, mais encore ils sont responsables du cas de retard ; mais, quelle que soit la solution admise, il importe, pensons-nous, à peine d'illogisme, de la soutenir jusqu'au bout.

Au surplus, si l'irresponsabilité des transporteurs dans les cas de retard s'expliquait jusqu'ici, c'est par suite du silence gardé à cet égard par le texte de l'article 7 du décret du 27 juin 1892 aux termes duquel seules la perte, la spoliation ou l'avarie d'un Colis postal donnaient lieu à indemnité, puisqu'en matière postale, nous le savons, l'irresponsabilité est de principe, contrairement au droit commun, c'est-

à-dire qu'un texte est nécessaire pour faire admettre la responsabilité de l'Administration. Or, depuis la loi du 12 juillet 1905, nous avons précisément un texte, l'article 6, § 5 qui étend la responsabilité des transporteurs au cas de retard, et il en résulte que plus rien ne s'oppose plus à l'allocation d'une indemnité dans ce cas, d'autant plus que l'article 8 du décret du 27 juin 1892 stipulant que les Colis postaux seront transportés dans les trains en usage pour le service des colis de grande vitesse et dirigés par le même itinéraire que ces colis ; que leur expédition, leur transmission d'une Compagnie à une autre et leur livraison auront lieu dans les délais les plus courts fixés pour les transports à grande vitesse, on peut considérer la loi du 12 juillet 1905 comme venant sanctionner ces dispositions, et astreindre désormais les Compagnies à l'observation rigoureuse de ces prescriptions.

On nous permettra enfin d'ajouter que notre solution a le mérite de rentrer dans le cadre de la théorie légale actuelle de la responsabilité des transporteurs : on sait, en effet, que la loi du 17 mars 1905 a considéré cette responsabilité comme d'ordre public, et qu'elle a déclaré, en conséquence, toute clause contraire, même basée sur une réduction de tarif, nulle et de nul effet (1).

La responsabilité des Compagnies pour retard dans la livraison des Colis postaux ainsi admise, il

(1) Cette loi du 17 mars 1905 a en effet ajouté à l'art. 103 du Code de commerce, stipulant la responsabilité des voituriers, le paragraphe suivant : « Toute clause contraire insérée dans toute lettre de voiture, tarif, ou autre pièce quelconque, est nulle. »

nous reste maintenant à examiner quelle en doit être l'étendue : est-ce une responsabilité illimitée, comme en matière de droit commun; est-ce, au contraire, une responsabilité forfaitaire, comme au cas de perte, avarie ou spoliation? Les adversaires de notre théorie adoptent évidemment la première solution, et s'en font une arme pour nous combattre : « Il est inadmissible, disent-ils, que, sans entente préalable, le législateur ait imposé aux Compagnies, tenues seulement à une responsabilité limitée pour la perte, l'avarie ou la spoliation, une responsabilité illimitée pour le simple retard dans la livraison, et qu'il ait ainsi, par voie d'autorité, apporté une aussi grave dérogation aux Conventions réglant le transport des Colis postaux. Donc, tant qu'une nouvelle Convention ne sera pas intervenue pour régler ce point, la disposition de la loi du 12 juillet 1905, relative aux retards dans la livraison, devra être considérée comme sans application. »

Mais, comme le fait fort justement observer, dans un jugement du 13 juin 1906, le tribunal civil de Fontenay-le-Comte (1), à défaut de texte, le simple bon sens indiquerait que cette indemnité au cas de retard doit être limitée, elle aussi, au moins comme elle l'eût été dans le cas plus grave, et par suite plus

(1) « Attendu que, s'il y avait eu présentation du colis au destinataire » avec simple retard, le juge du premier degré eût pu sans doute, en conformité des considérations précédentes, envisager s'il y avait lieu ou non d'accorder une indemnité que le *bon sens indique devoir être* » limitée elle aussi, au moins comme elle l'eût été dans le cas plus grave » et par suite plus préjudiciable de *perte totale*... » Tribunal civil de Fontenay-le-Comte, 13 juin 1906. -- Administration des chemins de fer de l'État contre Savariau (Dalloz, 1907, 2, 138.

préjudiciable, de perte totale. En effet, quel serait le résultat du système de la responsabilité illimitée? C'est que, la plupart du temps, les Compagnies auraient intérêt à ne pas livrer les colis en retard, puisque, en les déclarant perdus, elles ne s'exposeraient qu'à fournir une réparation de 15, 25 ou 40 francs, alors qu'en les remettant au destinataire après l'expiration des délais de transport, elles seraient tenues de réparer intégralement le préjudice causé par le retard, préjudice qui peut, dans bien des cas, atteindre un chiffre considérable. Cet étrange résultat suffit à juger le système.

D'ailleurs, nous avons en notre faveur un texte formel, puisque la loi du 12 juillet 1905, article 6, § 5, après avoir dit que les juges de paix connaissent des contestations « relatives à l'indemnité afférente à la perte, à l'avarie, au détournement d'un Colis postal du service continental intérieur, ainsi qu'aux retards apportés à la livraison », déclare : « *Ces indemnités ne pourront excéder les tarifs prévus aux Conventions intervenues entre les Compagnies ou autres transporteurs concessionnaires et l'Etat.* » Qu'est-ce à dire, sinon que, quant au quantum de l'indemnité, le cas de retard est assimilé aux trois autres? Par suite il est faux de prétendre que la responsabilité des Compagnies pour retard dans la livraison est illimitée; c'est tout au contraire une responsabilité forfaitaire, limitée, comme au cas de perte, avarie ou spoliation, à 15, 25 ou 40 francs, suivant qu'il s'agit de colis de 3, 5 ou 10 kilogrammes.

En résumé donc : 1° les juges de paix sont compétents *ratione materiæ* au cas de retard dans la livrai-

son des Colis postaux; 2° l'indemnité qu'ils peuvent allouer dans ce cas ne peut excéder les tarifs prévus aux Conventions.

§ 4. — *Responsabilité des Compagnies aux termes de l'article 1384 du Code civil*

La responsabilité civile qui incombe aux Compagnies par suite des fautes graves ou des délits commis par leurs agents dans l'exécution du service des Colis postaux, se trouve déterminée, en même temps que leur responsabilité, aux termes de l'article 1382 du Code civil par les diverses Conventions internationales (1) qui ne distinguent pas entre les différentes causes, desquelles la perte ou la détérioration des colis ont pu résulter : ces Conventions mettent en effet sur la même ligne, d'une part, la ~~perte et l'a-~~varie, qui peuvent se produire ~~en dehors~~ de toute faute grave des agents, et, d'autre part, la spoliation, qui, d'une manière générale, est due au contraire à leur fait et constitue de leur part un délit de droit commun. Nous n'avons donc pas à rechercher ici lequel est préférable, du système du Conseil d'Etat qui considère l'Administration des Postes comme absolument irresponsable du préjudice résultant des

(1) Convention de Paris du 3 novembre 1880, article 11 ; Convention de Vienne du 4 juillet 1891 et de Washington du 15 juin 1897, article 13 ; Convention de Rome du 26 mai 1906, article 15.

crimes, délits ou fautes graves de ses agents, ou de celui de la Cour de cassation, qui considère à l'inverse l'Administration comme ne pouvant jamais, dans ce cas, se prévaloir du privilège d'irresponsabilité générale qui lui est reconnu, en sorte qu'elle doit être pleinement responsable, conformément au droit commun inscrit dans l'article 1384 du Code civil, puisque, en matière de Colis postaux, la question est résolue par le législateur lui-même : d'une part, en effet, les Compagnies sont responsables des fautes de leurs agents (1), et, d'autre part, elles n'assument de responsabilité que dans les limites déterminées par les Conventions, c'est-à-dire 15, 25 ou 40 francs pour les colis simples, le montant de la valeur des colis en valeur déclarée, et le montant des sommes qui lui ont été versées au moment de la remise des colis expédiés contre remboursement.

Nous croyons toutefois qu'il serait également loisible à l'expéditeur ou au destinataire d'un Colis postal spolié, de poursuivre au criminel, devant la juridiction de droit commun, l'agent de la Compagnie auteur de la spoliation, et qu'il pourrait, se portant partie civile, lui réclamer une indemnité équivalente au préjudice réellement subi, même si l'évaluation de ce préjudice était supérieur aux indemnités forfait-

(1) Par arrêté du 23 décembre 1894, le Conseil d'État a décidé que les Compagnies de chemins de fer « chargées sous leur propre responsabilité du service des Colis postaux aux lieu et place de l'État » étaient tenus d'indemniser l'expéditeur de colis grevés de remboursement, à raison des détournements dont celui-ci a été victime de la part d'un de ses commis, par suite du défaut d'avertissement par les agents des Compagnies, des encaissements opérés pour son compte (Sirey, 1896, 3, 113).

laïres prévues par les Conventions et dont la contrainte par corps assurerait le paiement.

Pourrait-on poursuivre concurremment l'Administration et l'auteur de la spoliation? Nous le pensons; toutefois, selon nous, les deux indemnités ainsi obtenues ne pourraient se cumuler, et la plus faible devrait venir en déduction de l'autre, c'est-à-dire que, si un expéditeur ou un destinataire avait obtenu, d'une part, la condamnation du transporteur à lui payer l'indemnité forfaitaire maxima de 40 francs, et, d'autre part, la condamnation de l'auteur de la spoliation à lui payer 100 francs de dommages-intérêts, ce dernier ne devrait, à notre avis, verser à sa victime que la somme de 60 francs.

§ 5. — *Comment cesse la responsabilité des transporteurs*

Aux termes de l'ancien article 105 du Code de commerce, la réception des objets transportés et le paiement du prix de voiture éteignaient toute action contre le voiturier. Il y avait donc là une fin de non-recevoir absolue contre toute réclamation ultérieure, fondée sur cette présomption que le destinataire, en recevant les marchandises et en payant le prix du transport, avait implicitement reconnu n'avoir aucune réclamation à former contre le voiturier. Cette présomption pouvait s'expliquer alors que le destinataire avait, en recevant les marchandises, la possibilité de les examiner avant de payer le prix du

transport. Mais l'établissement des chemins de fer a changé les anciennes habitudes : le paiement est exigé au moment de la remise des marchandises ; le destinataire n'a pas le plus souvent la possibilité matérielle de vérifier, surtout s'il s'agit d'*avaries intérieures* ou *non apparentes* : la raison d'être de la présomption pouvait donc faire défaut dans beaucoup de cas. Le commerce fit entendre de nombreuses et vives réclamations ; dès 1881, le gouvernement saisit la Chambre des députés d'un projet de loi qui, après diverses modifications et de longues discussions dans les deux Chambres, est devenu la loi du 11 avril 1888. Cette loi a modifié l'article 105, dont voici les nouveaux termes :

« La réception des objets transportés et le paiement du prix de la voiture éteignent toute action contre le voiturier pour avarie ou perte partielle, si, dans les trois jours, non compris les jours fériés qui suivent celui de cette réception et de ce paiement, le destinataire n'a pas notifié au voiturier, par acte extra-judiciaire ou par lettre recommandée, sa protestation motivée. »

Ces dispositions sont-elles applicables en matière de Colis postaux ? Nous ne le pensons pas, car les décrets du 27 juin 1892, article 7, et du 5 septembre 1897, article 4, stipulent, en termes identiques, que « la responsabilité des transporteurs cesse par le fait de la livraison des Colis postaux aux destinataires ou à leurs représentants. » C'est donc, si l'on considère qu'en notre matière le prix de transport est toujours payé d'avance, l'ancienne disposition de l'article 105 du Code de commerce qui continue à s'appliquer, puisqu'il n'est pas question du délai de 3 jours que le

nouveau texte accorde au destinataire pour adresser sa réclamation au voiturier. En conséquence, le destinataire qui a pris livraison d'un Colis postal sans faire aucune réserve, n'est plus recevable dans son action en responsabilité. Cette fin de non-recevoir s'applique non seulement au cas où les avaries sont apparentes, mais encore à celui où elles sont occultes, car la gare ou le bureau destinataire n'a pas à se rendre compte si, intérieurement, l'envoi a subi une avarie, les transporteurs ayant simplement charge de remettre les colis en bon état extérieur. Cette même fin de non-recevoir s'applique aussi au cas de substitution, car le destinataire se trouve dans les mêmes conditions, pour vérifier l'identité des marchandises, que pour constater la perte partielle ou les avaries (1). Mais cette déchéance ne saurait être encourue dans le cas où des moyens frauduleux, employés par le voiturier, n'ont permis au destinataire de découvrir que plus tard le préjudice qui lui est causé, et, plus généralement, dans le cas où il est relevé à la charge du voiturier un fait de fraude ou d'infidélité.

Aux termes des Conventions internationales, sanctionnées par le décret du 27 juin 1892, article 7, la réclamation doit, à peine de prescription, se produire dans un délai d'un an, qui commence à courir, contrairement au droit commun, non pas du jour de la réception du colis par le destinataire, mais du jour de l'expédition, car on a voulu hâter les réclamations qui nécessitent, surtout dans le régime internatio-

(1) Cassation, 16 avril 1904 (Dalloz, 1905, 1, 415).

nal, des recherches parfois difficiles. Ce délai d'un an est d'ailleurs (son point de départ mis de côté) le même que celui prévu par l'article 108 du Code de commerce.

S'il y a eu fraude ou infidélité, la prescription est-elle toujours d'un an ? Non, répond l'article 108 du Code de commerce, et nous estimons qu'il en est de même en matière de transport de Colis postaux. Par suite, dans ce cas, l'action s'éteindra, aux termes des articles 637 et 638 du Code d'instruction criminelle, par dix ans s'il y a crime et trois ans s'il y a délit. Toutefois, si l'auteur de la soustraction ou de l'avarie n'est ni le transporteur, ni l'un de ses préposés, la prescription d'un an devient applicable (1).

(1) Cassation, 18 avril 1848 (Sirey, 1848, 1, 399).

CHAPITRE VII

Législation pénale relative aux Colis postaux

§ 1. — *Délits réprimés par la législation spéciale aux Colis postaux*

Aux termes de l'article 4 de la loi du 12 avril 1892 « les dispositions de l'article 9 de la loi du 25 » juin 1856, de l'article 9 de la loi du 4 juin 1859 et » de l'article 9 de la loi du 25 janvier 1873 sont » applicables, selon le cas, à l'insertion : 1° dans les » Colis postaux, de lettres ou notes manuscrites » ayant le caractère de correspondance personnelle ; » 2° dans les Colis postaux sans déclaration de valeur, » d'espèces monnayées, de matières d'or et d'argent » ou d'autres objets précieux.

» Les dispositions de l'article 5 de la loi du 4 juin » 1859 sont applicables au fait de déclaration frau- » duleuse d'une valeur supérieure à la valeur réelle » du contenu des Colis postaux portant déclaration

» de valeur. L'Administration des Postes et Télégraphes est autorisée à transiger avant comme après jugement (1). »

Donc, deux sortes de délits sont prévus et sanctionnés de peines particulières par la législation spéciale aux Colis postaux :

1° Un délit de droit commun : la déclaration frauduleuse d'une valeur supérieure à la valeur réelle du contenu d'un Colis postal portant déclaration de valeur ;

2°. Deux délits spéciaux : l'insertion dans les Colis postaux de lettres ou objets de correspondance, et l'insertion dans les colis non assurés, de métaux ou objets précieux.

§ 2. — *Fausse déclaration de valeur*

En cas de fausse déclaration de valeur pour l'assurance d'un Colis postal, c'est, nous venons de le voir, l'article 5 de la loi du 4 juin 1859 qui est applicable. Cet article est ainsi conçu :

« Le fait d'une déclaration frauduleuse de valeur, » supérieure à la valeur réellement insérée dans

(1) Comme les textes dont il est question ici sont exclusivement relatifs à l'inobservation des règlements de l'Administration des Postes, il est à peine besoin de faire remarquer que les lois pénales relatives à l'exploitation des chemins de fer n'ont pas leur application en matière de Colis postaux.

» une lettre, est puni d'un emprisonnement d'un
» mois au moins, et d'un an au plus, et d'une amende
» de 16 francs au moins et de 500 francs au plus (1). »

Déclaration frauduleuse, dit notre texte, et la loi du 12 avril 1892 reproduit également le mot « frauduleuse ». Il en résulte que, pour que la fausse déclaration soit punissable, il faut qu'elle ait été faite *sciemment*, dans le but de tromper l'Administration. Il ne suffirait donc pas d'une déclaration seulement inexacte et faite par erreur ; il est nécessaire qu'il y ait en même temps une pensée coupable, la volonté de s'approprier le bien d'autrui. Il faut, en d'autres termes, que l'on soit en présence de la tentative d'escroquerie prévue par l'article 405 du Code pénal. Les tribunaux sont d'ailleurs à cet égard souverains appréciateurs des faits, et le ministère public, seul maître de l'action publique, doit faire la preuve de l'*intention frauduleuse*, car il ne s'agit plus ici d'une contravention qui consiste dans un fait matériel indépendant de toute intention criminelle et punissable par cela seul qu'il existe. La preuve de l'intention frauduleuse réside seulement dans la réclamation faite à l'Administration des Postes pour obtenir le paiement du montant de la fausse déclaration. Tous les actes qui précèdent cette réclamation

(1) De plus, mais seulement quand il s'agit de fausses déclarations de valeurs relatives à des Colis postaux, les expéditeurs perdent tout droit à l'indemnité prévue pour perte, avarie ou spoliation (Décrets du 27 juin 1892 et du 5 septembre 1897). Cette aggravation de peine a pour but d'empêcher qu'un expéditeur ne puisse invoquer une estimation exagérée des objets renfermés dans un Colis postal perdu, avarié ou spolié, estimation que les agents de la Compagnie de chemins de fer ou de la poste n'ont pu contrôler au départ.

ne peuvent en effet être considérés que comme des actes purement préparatoires : ils ont peut-être pour objet de faciliter l'accomplissement d'un projet criminel, mais ils ne constituent ni l'exécution, ni même un commencement d'exécution du délit, ne s'y rattachent pas nécessairement, et ne peuvent par conséquent pas servir de base à des poursuites (1).

La déclaration frauduleuse de valeur constituant un délit de droit commun et n'étant que l'une des formes du délit puni par l'article 405 du Code pénal, les juges peuvent appliquer aux délinquants la loi de sursis de 1891, et, en vertu de l'article 463 du même Code, les circonstances atténuantes (2). En outre, restant sous l'empire des règles générales du droit pénal, le délit de déclaration frauduleuse de valeur ne peut faire l'objet d'une transaction de la part de l'Administration, malgré que le dernier paragraphe de l'article 4 de la loi du 12 avril 1892 semble dire le contraire. Ce dernier paragraphe en effet ne nous paraît viser que l'insertion dans les Colis postaux de correspondances personnelles, et l'insertion, dans les colis non assurés, de métaux ou objets précieux, car le rôle de l'Administration, lorsqu'elle constate des infractions ayant le caractère de crimes ou de délits de droit commun, se borne à les déférer directement et d'office au parquet, et à se porter partie civile en vue d'obtenir réparation du préjudice qui a

(1) Cassation, 15 mars 1894 (*Gazette des Tribunaux*, 16 mars 1894).

(2) En ce qui concerne les circonstances atténuantes, la loi du 4 juin 1859, article 5, les y autorise même formellement; la peine d'emprisonnement pourra donc être réduite au-dessous de 6 jours et l'amende au-dessous de 16 francs.

pu lui être causé, si elle le juge à propos ; mais elle ne peut suspendre le cours de l'action publique qui ne lui appartient pas, et laquelle n'est d'ailleurs pas matière à transaction. Il y a donc, selon nous, dans cet article, une erreur évidente de rédaction qu'il importe de faire remarquer et qu'il ne serait pas inutile de faire rectifier législativement.

§ 3. — *Infractions spéciales*

Les deux autres infractions prévues dans la loi du 12 avril 1892 sont d'une nature toute différente : elles ne portent pas atteinte en effet à l'ordre public, mais seulement aux intérêts de l'Administration.

a) Insertion dans les Colis postaux de lettres ou notes de correspondance

L'article 4 de la loi du 12 avril 1892, reproduisant d'ailleurs simplement l'article 9 de la loi du 25 juin 1856, prohibe « l'insertion dans les Colis postaux de lettres ou notes manuscrites ayant le caractère de correspondance personnelle. » Certes, ce texte ne parle que de l'insertion de la correspondance *dans* les Colis postaux, et ne vise que les notes *manuscrites* ; mais, en matière d'abus de tarif réduit ; il importe peu que l'annotation ayant un pareil caractère soit inscrite sur la suscription de l'envoi plutôt qu'à l'in-

térieur, et il n'y a pas de distinction à faire entre la mention illicite manuscrite et celle qui est imprimée ou obtenue à l'aide de procédés graphiques quelconques, car le but recherché par le législateur en 1892 comme en 1856 a été d'empêcher que le public, en usant des avantages attachés à un transport effectué à prix réduit, ne puisse en abuser pour échanger de la correspondance personnelle. Aucune mention ne doit donc figurer *sur* ou *dans* un Colis postal, à l'exception cependant de celles indiquées à l'article 30 de l'arrêté du 25 novembre 1893, qui constitue le droit commun pour tous les objets admis à circuler à tarif réduit, et doit dès lors être étendu aux Colis postaux. Cet article est ainsi conçu :

« Tous les objets admis à circuler à prix réduits,
» peuvent porter, extérieurement ou intérieurement,
» l'indication, imprimée ou manuscrite, des noms,
» qualités, professions et adresses des envoyeurs et
» des destinataires, ainsi que la date de leur expédi-
» tion et la signature de l'envoyeur. » En outre, les
Colis postaux bénéficient d'une tolérance spéciale,
inscrite, pour le régime international, dans l'article
12 de la Convention de Vienne du 4 juillet 1891, et
qui, d'après l'article 12 de la Convention du 15 janvier
1892 avec les Compagnies de chemins de fer, doit
être étendue au régime intérieur : ils peuvent conte-
nir la facture de l'envoi, ouverte et « réduite aux
énonciations constitutives de la facture (1). »

(1) Ces énonciations constitutives de la facture sont indiquées par l'article 23 de l'arrêté du 25 novembre 1893 reproduit ci-dessus, p. 59, note 1.

La défense d'expédier de la correspondance personnelle à tarif réduit a pour corollaire le droit, pour les agents des postes, de prendre connaissance des objets circulant à ce tarif, sans qu'il puisse y avoir violation du secret des correspondances. Toutefois, quant aux Colis postaux, il semble que la vérification qui en serait faite exclusivement dans le but de rechercher s'ils contiennent des lettres ou notes de correspondances est impossible en fait sinon en droit : d'une part, en effet, le service des Colis postaux est en principe assuré par les Compagnies de chemins de fer, le dépôt et la livraison n'ayant lieu dans les bureaux de poste que si les Compagnies n'ont pas, dans le lieu de dépôt ou dans celui d'arrivée, une gare ou un bureau de correspondance, et si ces bureaux de poste sont desservis par des courriers de dépêches en voiture.

D'autre part, les Colis postaux ne doivent pas, comme les autres objets postaux circulant à tarif réduit, être obligatoirement conditionnés de façon à pouvoir être vérifiés facilement, puisqu'au contraire dans le service international ils doivent, sous peine de refus, être scellés par un cachet à la cire, un plomb, ou un autre moyen, et que, dans le régime intérieur, cette apposition de scellés, si elle n'est pas obligatoire, est du moins fort recommandée(1). Qu'est-ce donc à dire, sinon que la vérification des Colis postaux ne peut pas être effectuée dans le seul but d'assurer le respect de l'article 4, n° 1, de la loi du 12 avril 1892, aucun texte n'autorisant cette vérifica-

(1) Règlement ministériel du 20 juin 1892, article 1^{er}, § 5.

tion. Généralement, les contraventions de l'espèce seront constatées à l'occasion de vérifications faites par les employés de l'octroi, ou à la suite du refus de prendre livraison de Colis postaux prétendus spoliés en cours de route, et dont l'ouverture aura été effectuée sur la demande du destinataire, en présence d'agents des postes ou d'agents de l'autorité ayant qualité pour constater les contraventions ; mais il faut reconnaître que l'infraction pour insertion dans un Colis postal d'une lettre ou note ayant le caractère de correspondance personnelle, reste le plus souvent impunie, la constatation ne pouvant en être faite directement et étant presque toujours le résultat d'une circonstance fortuite.

La peine encourue au cas de contravention constatée est l'amende de 150 à 300 fr. édictée par l'arrêté du 27 prairial an IX, auquel renvoient toutes les lois qui prévoient les divers cas de contravention pour abus de tarif réduit. Cette amende peut être abaissée jusqu'à 16 francs suivant les circonstances, en vertu du décret du 24 août 1848, article 8, et portée à 3,000 fr. en cas de récidive, conformément à la loi du 22 juin 1854, article 22, le tout sous réserve du droit de transaction de l'Administration. Cette amende profite exclusivement à l'Administration, sans partage avec le service des enfants assistés et les agents verbalisateurs.

b) Insertion d'objets précieux dans les Colis postaux non assurés

La loi du 12 avril 1892 interdit d'insérer dans les Colis postaux sans déclaration de valeur « les espèces monnayées, matières d'or ou d'argent ou

» autres objets précieux. » Elle sanctionne cette interdiction des peines portées à l'article 9 de la loi du 4 juin 1859 et à l'article 9 de la loi du 25 janvier 1873, c'est-à-dire d'une amende de 50 à 600 francs.

Notre texte ne parle que d'espèces monnayées, matières d'or et d'argent ou autres objets précieux ; il est donc moins rigoureux que la loi du 4 juin 1859 applicable aux objets transportés par la poste elle-même et qui vise en outre « les billets de banque, » bons, coupons de dividende et d'intérêts payables » au porteur. »

Il résulte du rapprochement de ces deux textes, que cette dernière catégorie d'articles peut, sans contravention, être insérée dans les Colis postaux sans déclaration de valeur. Cette conséquence est absolument extraordinaire et tient à ce que le législateur a sans doute pensé que personne ne songerait à expédier des billets de banque ou toutes autres valeurs-papier dans un Colis postal, et la pratique n'a révélé jusqu'à présent aucun fait prouvant qu'il se soit trompé.

A un autre point de vue, d'ailleurs, le législateur a encore tenu à poser pour les Colis postaux des règles moins restrictives que pour les transports effectués par l'Administration des Postes : Celle-ci ne se charge jamais, en effet, des pièces de monnaie française ou étrangère, dont l'insertion est interdite aussi bien dans les lettres recommandées ou chargées que dans les lettres simples. Au contraire, en ce qui concerne les Colis postaux, l'interdiction inscrite dans l'article 4 de la loi de 1892 ne vise que les envois non recommandés ; par suite, à condition de payer la taxe d'assurance de 0 fr. 10 et de faire la

déclaration de valeur demandée par la loi, l'expéditeur peut insérer dans un Colis postal toutes les monnaies et toutes les valeurs qu'il désire, sans limitation ni restriction d'aucune sorte.

Quant aux objets qui doivent être compris sous la dénomination d'« objets précieux », il est impossible d'en donner une énumération ; le législateur n'a pu lui-même que s'en rapporter à l'appréciation des juges. Il est vrai que cette appréciation, se rapportant à une qualification légale, tombe sous le contrôle de la Cour de cassation.

Ces deux dernières infractions sont, avons-nous dit, d'une nature particulière ; elles ne figurent à aucun titre au Code pénal, mais seulement dans des lois spéciales qui ont pour but de protéger des intérêts purement pécuniaires. Les sanctions qu'elles édictent garantissent, en effet, à l'Administration des Postes la perception intégrale de ses taxes réglementaires, et, d'une manière générale, les bénéfices qu'elle doit retirer de son exploitation : on pourrait donc les comparer à cet égard à une clause pénale inscrite dans un contrat de droit civil. Aussi, contrairement au droit commun, n'est-il pas nécessaire ici, pour que le délit existe et soit punissable, qu'on retrouve chez son auteur l'intention de nuire : il est constitué par le seul fait matériel de l'insertion d'une lettre dans un Colis postal quelconque, ou d'un objet précieux dans un Colis postal non recommandé. Dès lors, la bonne foi n'est jamais une excuse pour les prévenus, non plus que l'absence de préjudice causé au Trésor.

Certains auteurs ont qualifié cette sorte d' infrac-

tion « délits contraventionnels » : délits, parce qu'ils sont punis de peines correctionnelles ; contraventions, parce qu'ils n'impliquent pas nécessairement l'intention de nuire. Cette dénomination commode a l'inconvénient d'être trop peu juridique : la division de notre Code pénal, — crimes, délits, contraventions, — est trop absolue pour que l'on puisse, sans s'écarter de son esprit, y introduire une nouvelle classification intermédiaire, et les termes de l'article premier du Code pénal ne laissent place à aucune hésitation à cet égard (1). Il faudrait donc se garder d'appliquer aux infractions prévues au décret de prairial an IX et aux lois de 1856 et 1873, les règles admises en matière de contraventions, notamment en ce qui concerne le non-cumul des peines, la solidarité, la complicité des délinquants, la prescription.

Mais, des caractères particuliers de ces délits, il résulte d'autres conséquences :

1^o L'article 463 du Code pénal et la loi de sursis ne leur sont pas applicables, ces textes ne visant que les délits prévus au Code pénal ;

2^o Les amendes édictées par les lois qui les répriment ne constituant qu'une réparation pécuniaire à l'égard de l'Administration, celle-ci peut fort bien, au moyen de transactions, atténuer dans une mesure équitable la rigueur de la loi : « L'Administration, dit en effet l'article 4 de la loi du 12 avril 1892, est autorisée à transiger avant comme après jugement. »

(1) « L'infraction que les lois punissent de peines correctionnelles est un délit. »

§ 4. — *Constatation des délits et poursuites*

Les délits prévus par la loi du 12 juin 1892 doivent être recherchés par les mêmes agents que toutes les autres infractions aux lois postales. Ce sont, aux termes de la loi du 22 juin 1854, d'une part, les directeurs, contrôleurs, inspecteurs, employés et agents assermentés de l'Administration des Postes, et, d'autre part, tous les agents de l'autorité ayant qualité pour constater les délits et contraventions (gendarmes, employés des douanes, employés d'octroi, etc.) La loi n'ayant donné à cet égard aucune délégation aux Compagnies qu'elle a substituées d'une manière générale à tous les droits de l'Administration pour le service des Colis postaux, les agents assermentés des chemins de fer, chargés de constater les infractions aux lois sur la police et l'exploitation des chemins de fer, ne sont donc pas qualifiés pour constater les délits ci-dessus, et les procès-verbaux qu'ils pourraient dresser à cet égard ne vaudraient qu'à titre de simples renseignements.

Les poursuites des trois délits dont nous nous occupons doivent, conformément au droit commun, être intentées devant le Tribunal correctionnel.

Nous n'avons aucune particularité à relever dans les règles à suivre, relativement à la déclaration frauduleuse de valeur ; ce sont celles du droit commun. Mais il n'en est pas de même, en ce qui con-

cerne les délits spéciaux d'insertion de lettres ou d'insertion d'objets précieux. Ils n'atteignent en effet que des intérêts financiers, et les amendes par lesquelles ils sont punis ont le caractère de réparations pécuniaires. Lors donc que le Procureur de la République les poursuit, sans cesser de représenter l'action publique, il agit également et surtout dans l'intérêt de l'Administration. Cette double qualité résulte de l'article 5 de l'arrêté du 27 prairial an IX, dont l'application a été étendue par la loi du 25 juin 1856 aux abus de tarif réduit, et par la loi du 4 juin 1859 à l'insertion de valeurs prohibées. Dès lors, pour se porter partie civile, l'Administration n'a pas à constituer avoué (1), il lui suffit de faire parvenir au ministère public les procès-verbaux dressés par ses agents. Celui-ci est tenu de poursuivre, et l'Administration se trouve de plein droit partie civile dans l'instance engagée.

On s'est demandé si le Procureur de la République pouvait prendre l'initiative des poursuites. La loi, qui donne à l'Administration la faculté de transiger « avant comme après jugement », pourrait, en effet, être interprétée comme réservant à celle-ci un droit exclusif de décision. Mais la jurisprudence n'a pas admis une semblable limitation aux attributions du ministère public : elle lui reconnaît au contraire le le doit d'agir seul, au nom de l'Administration, lors-

(1) Toutes les Administrations fiscales se trouvent d'ailleurs dans la même situation et jouissent du même privilège, en vertu de la loi des 6-11 août 1791, titre 3, article 20 de la loi de germinal an XIII, art. 35, et du décret du 28 juin 1811, art. 158.

que celle-ci reste inactive (1). Cela ne fait pourtant pas échec au droit de transiger réservé à l'Administration : la transaction, si elle est conclue avant le jugement, interrompt le procès, et si elle est conclue après le jugement, elle en annule les effets.

L'indépendance du ministère public est, d'ailleurs, toujours absolue en ce qui concerne l'action publique elle-même : ainsi il pourrait conclure, au nom de l'Administration, à l'application de l'amende, et, en son propre nom, à l'acquittement du prévenu.

Nous devons signaler enfin une dernière conséquence qui résulte pour l'Administration des Postes et Télégraphes de sa situation particulière à l'égard du ministère public ; elle est relative aux délais d'appel. Ces délais sont en matière correctionnelle, aux termes de l'article 203 du Code d'instruction criminelle, de 10 jours pour les particuliers après le prononcé du jugement, et, aux termes de l'article 205, de deux mois pour le Procureur général. Si l'Administration a laissé passer les dix jours sans agir, elle ne se trouve pas nécessairement dans l'impossibilité d'interjeter appel : elle peut en effet recourir à l'action du Procureur général, auquel le délai de deux mois est octroyé, aussi bien comme représentant de l'Administration que de l'action publique ; mais elle ne dispose, dans ce cas, d'aucun moyen pour le forcer à agir.

(1) Cassation, 5 janvier 1865 (Sirey, 1866, 1, 36) ; 19 juin 1896 (Dalloz, 1897, 1, 174).

CHAPITRE VIII

Les Colis postaux agricoles

Ayant examiné dans ses détails l'organisation du régime français des Colis postaux, il importe maintenant de rechercher s'il ne conviendrait pas d'y apporter quelque amélioration.

Il en est une notamment qui est, à l'heure actuelle, vivement réclamée par le public, à savoir l'augmentation dans des proportions notables des coupures de poids pour que les produits agricoles envoyés vers les villes puissent bénéficier des tarifs réduits. On admet généralement, en effet, que le poids minimum dont puisse s'accommoder le Colis agricole est celui de 40 à 50 kilogrammes ; dans la limite actuelle de 10 kilogrammes, il ne présente pas une valeur suffisante pour faire l'objet d'une expédition séparée. L'initiative d'élever dans ces proportions le maximum actuel en faveur des « produits de la ferme », fut prise en France par M. Bozérian, député, qui déposa, le 28 mai 1896, une proposition de résolution tendant à la

nomination d'une Commission extra-parlementaire pour l'étude de cette question.

La proposition de M. Bozérien était inspirée par un essai du même genre fait en 1896 par une Compagnie anglaise, *the Great Eastern railway*, pour le transport à bon marché, jusqu'à Londres, des produits agricoles des districts que dessert son réseau, et aussi sans doute par le régime spécial créé en Belgique en faveur des Colis agricoles (1).

La Commission extra-parlementaire, réunie pour chercher les mesures qu'il conviendrait de prendre afin de rendre moins onéreuses les conditions de transports des produits de la ferme et de la basse-cour, émit l'avis :

1° Qu'il y aurait lieu d'introduire en France un régime spécial pour l'expédition en grande vitesse d'une catégorie de denrées d'une nature particulière, auxquelles on pourrait donner le nom de denrées agricoles, et qui devraient comprendre notamment

(1) En Belgique, le système des Colis postaux a été étendu à *tous* les colis de 60 kilogrammes et moins, quel que soit leur contenu. Les taxes sont établies par coupures de 10 kilogrammes. Ces colis peuvent être expédiés par exprès (Tarif 1), ce qui implique l'emploi du premier train de voyageurs en partance et la remise à domicile *immédiate*, — ou par service accéléré (Tarif 2), ce qui implique l'emploi de trains de marchandises rapides.

Les taxes perçues sont les suivantes :

POIDS	TARIF 1	TARIF 2
5 kilogrammes	0 fr. 80	0 fr. 50
10 —	1 fr. »	0 fr. 60
20 —	1 fr. 50	0 fr. 70
30 —	2 fr. »	0 fr. 80
40 —	2 fr. 50	0 fr. 90
50 —	3 fr. »	1 fr. »
60 —	3 fr. 50	1 fr. 10

les œufs, les beurres, les crèmes, les fromages, le lait, les fruits et légumes, le miel, les volailles mortes, le gibier abattu, les viandes, la charcuterie, les graisses, etc...

2° Qu'il conviendrait, pour les denrées agricoles ainsi désignées dans une liste limitative, dressée d'un commun accord par le gouvernement et les Administrations de chemins de fer, de réduire le droit de timbre des récépissés, de 0 fr. 35 à 0 fr. 10, comme pour les Colis postaux, après avoir obtenu conjointement des Compagnies l'abandon, pour les mêmes marchandises transportées au tarif des denrées, du droit d'enregistrement de 0 fr. 10.

3° Enfin qu'il y aurait lieu de demander en outre aux Compagnies de chemins de fer de tenter l'essai, soit isolément, soit par groupes, de tarifs spéciaux réduits, dits « tarifs des Colis agricoles », établis d'après le système des zones de 100 kilomètres environ et applicables à des colis d'un poids maximum de 50 kilogrammes, avec coupures de 10 kilogrammes environ.

Désireux de poursuivre la réalisation de la réforme, le gouvernement s'appropriâ ce programme et entra en négociation avec les Compagnies de chemins de fer qui l'adoptèrent à leur tour. Les Compagnies s'engagèrent en conséquence, si le droit de timbre au profit de l'Etat était réduit de 0 fr. 35 à 0 fr. 10, à abandonner leur droit d'enregistrement de 0 fr. 10 et à proposer à l'homologation du ministre, pour les colis dits « Colis agricoles » d'un poids inférieur à 50 kilogrammes, un tarif spécial commun aux grands réseaux, établi par coupures de poids de 20, 30 et 40 kilogrammes, par zones relativement courtes de

100 kilomètres environ, et comportant les principales conditions énumérées par la commission.

Ces accords permirent à M. Guillaïn, au nom de la commission du budget, de déposer, dans la séance du 5 avril 1898, un rapport approuvant le projet de loi suivant, qui autorisait le gouvernement à créer les Colis agricoles :

« ARTICLE PREMIER. — Le gouvernement est autorisé
» à étendre le bénéfice du tarif réduit établi par les
» lois des 3 mars 1881, 24, 25 juillet 1881, 12 avril 1892
» et 17 juillet 1897, pour le timbre des Colis postaux,
» aux expéditions par chemins de fer d'une nouvelle
» catégorie de colis, dits Colis agricoles, d'un poids
» inférieur à 50 kilogrammes.

» ARTICLE 2. — Un règlement d'Administration
» publique désignera les denrées qui pourront être
» expédiées comme Colis agricoles, et déterminera
» les conditions d'application de la présente loi. »

Ce projet fut adopté par la Chambre le jour même de sa présentation (5 avril 1898); mais depuis, il dort dans les cartons du Sénat. Il serait à souhaiter qu'il en soit bientôt tiré et qu'on nous fasse bénéficier le plus tôt possible d'avantages dont jouissent déjà l'Allemagne, l'Angleterre, la Belgique, l'Espagne et l'Italie.

VU : LE PRÉSIDENT DE LA THÈSE.

Montpellier, le 11 mars 1908.

Jules VALÉRY.

Montpellier, le 11 mars 1908.

VU ET PERMIS D'IMPRIMER :

VU : Le Doyen,

Montpellier, le 11 mars 1908.

VIGIÉ.

Le Recteur,

Ant. BENOIST.

STATISTIQUE DES CO

Ayant circulé depuis la création du service sur les réseaux de l'Est
du Paris-Lyon-Méditerranée, et des Chemi

ANNÉES	COLIS POSTAUX DU SERVICE INTÉRIEUR					
	LIVRÉS EN GARE			LIVRÉS A DOMICILE		
	3 kilos	5 kilos	10 kilos	3 kilos	5 kilos	10
1881	1.724.136	»	»	2.418.115	»	
1882	3.967.102	»	»	5.184.586	»	
1883	5.203.999	»	»	6.271.358	»	
1884	6.361.336	»	»	6.993.039	»	
1885	7.716.594	»	»	7.403.327	»	
1886	8.735.258	»	»	7.759.780	»	
1887	9.818.121	»	»	8.105.655	»	
1888	10.797.083	»	»	8.315.410	»	
1889	12.011.439	»	»	8.559.745	»	
1890	12.996.902	»	»	8.789.649	»	
1891	13.915.381	»	»	9.215.519	»	
1892	16.267.951 ^(b)	»	»	11.156.864 ^(b)	»	
1893	11.420.843	8.152.408	»	9.192.300	4.190.890	
1894	11.725.466	9.030.122	»	9.203.443	4.398.544	
1895	12.092.056	9.822.325	»	9.265.825	4.600.843	
1896	12.602.422	10.880.558	»	9.442.824	4.904.235	
1897	12.547.463	9.891.522	2.354.568 ^(c)	9.393.920	4.609.884	95-
1898	11.693.654	6.325.820	8.210.817	8.998.404	3.754.309	2.920
1899	12.011.335	6.516.981	9.795.053	9.104.304	3.790.694	3.240
1900	11.765.221	6.380.750	10.082.968	9.112.558	3.863.158	3.498
1901	12.415.974	6.653.603	10.972.643	9.493.241	3.963.270	3.680
1902	12.626.784	6.944.688	12.207.125	9.496.622	3.965.736	3.791
1903	13.363.977	7.365.386	13.133.813	9.533.754	3.984.289	3.894
1904	13.238.965	7.583.442	14.252.635	9.606.644	4.013.698	4.056
1905	13.954.601	7.670.253	14.949.509	9.620.904	3.983.557	4.089
1906	14.005.661	7.878.427	15.193.164	9.587.408	3.918.470	4.108

TABLE DES MATIÈRES

	Pages
INTRODUCTION. — Utilité d'une étude sur les Colis postaux.....	7
CHAPITRE PREMIER. — Tarifs spéciaux pour les petits colis, antérieurs au tarif des Colis postaux.....	12
CHAPITRE II. — Création des Colis postaux.....	18
§ 1. — Création des Colis postaux de 0 à 3 kilogrammes.....	18
§ 2. — Création des Colis postaux de 3 à 5 et de 5 à 10 kilogrammes.....	26
§ 3. — Création du régime Franco-Corse-Algérien des Colis postaux.....	28
CHAPITRE III. — L'Administration des Postes et le service des Colis postaux.....	30
§ 1. — Caractère du service des Colis postaux.....	30
§ 2. — Participation des bureaux de poste au service des Colis postaux.....	40
CHAPITRE IV. — Organisation du service des Colis postaux.....	43
SECTION I. — Régime intérieur.....	44
§ 1. — Poids.....	44

§ 2. — Dimension, volume.....	45
§ 3. — Conditionnement, emballage.....	46
§ 4. — Prohibitions.....	56
§ 5. — Groupages.....	63
§ 6. — Tarifs et expédition.....	64
§ 7. — Bulletins d'expédition.....	67
§ 8. — Déclaration de valeur.....	69
§ 9. — Remboursements.....	71
§ 10. — Avis de réception.....	73
§ 11. — Transport.....	74
§ 12. — Rectification d'adresse. Retrait des colis en cours de route.....	75
§ 13. — Livraison.....	76
§ 14. — Exprès.....	80
§ 15. — Réexpédition.....	81
§ 16. — Colis postaux en souffrance.....	82
§ 17. — Paiement des remboursements.....	84
§ 18. — Réclamations.....	85
SECTION II. — Participation de la poste au service des Colis postaux.....	87
§ 1. — Etendue de cette participation.....	87
§ 2. — Remises sur les Colis postaux.....	88
§ 3. — Rôle des agents des postes.....	88
§ 4. — Réexpédition des Colis postaux.....	90
§ 5. — Colis postaux n'empruntant pas la voie ferrée.	91
SECTION III. — Colis postaux de Paris pour Paris.....	93

§ 1. — Historique.....	93
§ 2. — Conditions du service.....	94
SECTION IV. — Des Colis postaux internationaux.....	96
§ 1. — Bases de l'organisation du service des Colis postaux internationaux.....	96
§ 2. — Poids.....	96
§ 3. — Dimensions, volume, colis encombrants....	98
§ 4. — Déclaration de valeur.....	99
§ 5. — Colis contre remboursement.....	100
§ 6. — Conditionnement et emballage des colis....	103
§ 7. — Prohibitions.....	104
§ 8. — Expédition.....	106
§ 9. — Bulletins d'expédition.....	106
§ 10. — Déclarations en douane.....	108
§ 11. — Avis de réception.....	110
§ 12. — Transport et taxes.....	112
§ 13. — Mode de transmission des colis.....	115
§ 14. — Retrait du colis, modification d'adresse, annulation ou modification du montant du rem- boursement en cours de route.....	116
§ 15. — Formalités en douane.....	116
§ 16. — Livraison.....	118
§ 17. — Remise par exprès.....	120
§ 18. — Réexpédition.....	121
§ 19. — Colis postaux en souffrance.....	122
§ 20. — Paiement des remboursements.....	123

§ 21. — Responsabilité	125
§ 22. — Irresponsabilité.....	127
§ 23. — Compétence.....	128
APPENDICE. — Colis pour les prisonniers de guerre.....	129
SECTION V. — Transport maritime des Colis postaux ...	130
CHAPITRE V. — Compétence.....	132
§ 1. — Compétence administrative ou judiciaire?..	134
§ 2. — Du Tribunal administratif compétent.....	142
§ 3. — Origines de l'article 6, § 5 de la loi du 12 juillet 1905.....	149
§ 4. — Régime de la loi du 12 juillet 1905, art. 6, § 5.	156
A) Compétence <i>ratione materie</i>	157
B) Compétence <i>ratione loci</i>	160
a) Qui le demandeur doit-il citer?.....	162
b) A qui l'assignation doit-elle être signifiée?	165
§ 5. — En l'état actuel des Conventions intervenues entre l'Etat et les Compagnies de chemins de fer, la loi du 12 juillet 1905 est-elle applicable?	167
CHAPITRE VI. — Responsabilité des Compagnies de transport dans l'exécution du service des Colis postaux ...	172
§ 1. — Principes de la responsabilité en matière postale	172
§ 2. — Perte, avarie, détournement.....	181
§ 3. — Responsabilité au cas de retard.....	188
§ 4. — Responsabilité des Compagnies aux termes de l'article 1384 du Code civil.....	210
§ 5. — Comment cesse la responsabilité des transporteurs	212

CHAPITRE VII. — Législation pénale relative aux Colis postaux.....	216
§ 1. — Délits réprimés par la législation spéciale aux Colis postaux.....	216
§ 2. — Fausse déclaration de valeur	217
§ 3. — Infractions spéciales	220
a) Insertion dans les Colis postaux de lettres ou notes de correspondance.....	220
b) Insertion d'objets précieux dans les Colis postaux non assurés.....	223
§ 4. — Constatation des délits et poursuites.....	227
CHAPITRE VIII. — Les Colis postaux agricoles.....	230
APPENDICE. — Statistique des Colis postaux, de la création à nos jours.	(hors texte)

